RELATORIO

N.º 58

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1907

SÃO PAULO
TYPOGRAPHIA E PAPELARIA DE VANORDEN & CIA.
7, 9 E 11, RUA DO ROSARIO, 7, 9 E 11

1907

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Senhores Accionistas.

Em cumprimento do que dispõe o art. 19 § 9 dos Estatutos, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1906, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, na fórma da lei.

Directoria

Tendo-se ausentado temporariamente do paiz, no mez de Março ultimo, o Presidente da Directoria snr. conselheiro Antonio da Silva Prado, passaram as funcções de seu cargo a ser desempenhadas, nos termos dos Estatutos, pelo snr. dr. Francisco Antonio de Souza Queirós, tendo sido a vaga de director preenchida, mediante as formalidades legaes, pelo accionista snr. dr. João Alvares Rubião Junior.

No mez de Abril tambem retirou-se, por algum tempo, para fóra do paiz, o Director snr. Antonio de Lacerda Franco, que tem sido substituido pelo accionista snr. dr. Antonio de Padua Salles, mediante as mesmas formalidades.

A Directoria lamentando a ausencia, por incommodos de saude, de seus illustres companheiros, faz votos para seu prompto e completo restabelecimento.

Expirando no fim do corrente anno o mandato dos actuaes Directores, deveis eleger os membros da Directoria para o triennio do 1.º de Janeiro de 1908 a 31 de Dezembro de 1910.

Conselho Fiscal

Compete-vos tambem eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que tem de funccionar durante o proximo anno social de 1908.

Trafego

O trafego funccionou com a costumada regularidade em todas as linhas da Companhia, as quaes, como sabeis, medem a estensão total de 1056 kilometros, tendo sido de 2.507.142 o numero total de trens-kilometro que as percorreram, contra o algarismo de 2.234.095, registrado no anno anterior.

O numero dos passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos durante o anno de 1906 e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encom.	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Telegrammas
1902	1.038.639	15.955	10.215	436.198	396.600	228.300
1903	939.886	17.056	9.666	382.863	366.285	222 428
1904	913.772	24.420	9.123	365.803	367.719	238 615
1905	949.794	29.638	9.477	356.396	369.004	233.631
1906	977.029	26.985	10.989	590.797	392.845	263.504

Como revelam estes algarismos, houve augmento em quasi todos os elementos de trafego, principalmente

no café. Ao passo que o peso total do café transportado em 1905 havia sido de 356.396 toneladas ou 5.939.933 saccas, em 1906 transportaram-se 590.797 toneladas ou 9.846.617 saccas.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 10.619 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a 85:287$690 a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa época até 31 de Dezembro de 1906, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 540.834 immigrantes, cujas passagens teriam custado, se houvessem sido pagas, a somma de 2.410:585$870 réis.

Movimento Financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio, que se acha annexo, com os convenientes detalhes, representa resultado muito satisfactorio, não só em absoluto, como em confronto com os resultados apurados nos annos antecedentes.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Relação da despesa para a receita
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875	45 %
1903	20.101:754$002	9.571:201$900	10.530:552$202	48 %
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223	51 %
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262	47 %
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294	31 %

O notavel augmento que accusa a receita é devido principalmente á extraordinaria safra de café do anno proximo findo, a maior que se tem colhido no Estado de S. Paulo, pois só a verba proveniente dessa fonte manifestou o excesso de 7.991:109$380 réis.

Pelo que diz respeito á despesa, bem mostra a respectiva cifra, sensivelmente inferior á dos annos anteriores, apesar do grande trafego havido no ultimo exercicio, quanto tem a administração da Companhia procurado economisar nas diversas verbas do custeio, e quanto de facto tem conseguido fazel-o.

O saldo que se apurou em 1906, no valor de 18.450:335$294, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de 3.020:970$241 e desta fórma elevado á somma de 21.471:305$535, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição que a Directoria submette á vossa sancção:

Pagamento de juros da divida externa . . .	1.803:570$740
Para o fundo applicado á amortisação do custo da Estrada de Ferro Rio Claro	2.106:968$600
Juros e commissões.	190:313$800
Para pagameuto dos dividendos do 1.º e 2.º semestre do exercicio	9.000.000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos e o capital	375:000$000
Para o fundo de reserva	1.200:000$000
Abatimento no custo da linha fluvial do Mogy-Guassú	215:368$474
Lucros que passam para o semestre seguinte	6.580:083$921
Somma. . .	21.171:305$535

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, durante o anno proximo findo, as remessas devidas para pagamento dos juros de 5% do emprestimo externo de 1892, contrahido para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, os quaes importaram em 1.803:570$740.

Além disso foram, durante o anno de 1906, resgatadas 427 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 42.700, mediante o dispendio da quantia de 647:368$090, o que elevou o total do resgate operado até ao referido anno á importancia de £ 345.800, tendo a Companhia despendido com isso 8.353:285$785.

Em 31 de Dezembro de 1906, achava-se a divida externa da Companhia reduzida á importancia de . . £ 2.404.200.

Fundo de amortização do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de 2.106:968$600 levada a credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica o fundo applicado á amortização do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro elevado á somma de 8.353:285$785, exactamente egual ao valor despendido até 31 de Dezembro ultimo com o resgate da divida contrahida para a compra da referida Estrada.

Uma vez egualado o valor do fundo de amortização com a importancia do resgate operado, bastará que cada anno se leve a credito da conta da amortização do custo da Estrada do Rio Claro, a importancia que effectivamente se despender com o resgate que se opére no exercicio.

Fundo de Reserva

Com a quantia de 1.200:000$000 de réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral, fica o fundo de reserva da Companhia elevado a 2.000:000$000 de réis.

Augmento do Capital Social

Como sabeis, é de 75.000:000$000 de réis o capital social da Companhia, representado em 375.000 acções de 200$000, entretanto que a importancia empregada nas linhas ferreas, tanto de concessão geral como estadoal e suas dependencias eleva-se proximamente a 80.000:000$000, fóra o capital ouro, havido por emprestimo.

A differença de cerca de 5.000:000$000 entre o custo das obras e materiaes existentes e o capital realisado, acha-se actualmente supprida pelo grande saldo disponivel que tem a Companhia, e, quando não havia tal saldo, foi ella supprida por dinheiro tomado a premio, tendo importado os juros da divida, no anno de 1906, na quantia de 190:313$800, e, no anno de 1905, em 317:787$812.

E' certo que dora em diante tem a Companhia recursos disponiveis para fazer face a tal encargo na somma escripturada sob o titulo de lucros suspensos. Não sendo, entretanto, regular que a somma assim escripturada, e que representa a quantia de 6.580:083$921 esteja de facto desfalcada da quantia levada a supprir a conta de capital e effectivamente empregada no custo das linhas, entende a Directoria que, no interesse de regularisar a escripta social e fazer que os seus lançamentos correspondam á inteira e perfeita realidade dos factos, melhor será elevar o capital social de 75.000:000$000 a 80.000:000$000, passando..... 5.000:000$000 da conta de lucros suspensos para a conta de capital, distribuindo-se aos snrs. Accionistas as acções correspondentes, na proporção das que cada um possuir, pagando-se as fracções em dinheiro, na base do valor nominal.

Como a resolução é das que só podem ser tomadas em assembléa geral expressamente convocada para tal

fim e por dois terços, pelo menos, dos votos representados, a Directoria em tempo fez a respectiva convocação, nos termos estabelecidos pelos Estatutos.

Capital das Vias Ferreas de Concessão Federal

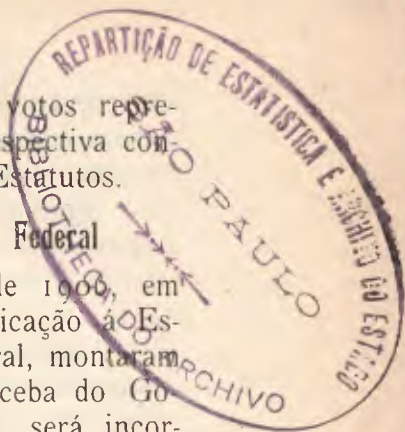
As despesas feitas durante o anno de 1906, em obras e acquisições de material com applicação á Estrada de Ferro do Rio Claro, parte federal, montaram a £ 9.325-5-6, quantia que, logo que receba do Governo Federal a approvação já requerida, será incorporada ao capital das linhas que fazem objecto do contracto de 4 de outubro de 1880, o qual ficará então elevado, para os effeitos a que o mesmo se refere, a £ 1.615.853-8-5

Capital das Vias Ferreas de Concessão Estadoal

O Governo de S. Paulo, que, a partir de 1880, suspendera a tomada de contas do capital empregado nas vias ferreas de concessão do antigo Governo Provincial, voltou, no anno proximo findo, a proceder ao exame das despesas feitas nas linhas de concessão paulista, tendo por fim fixar-lhes o capital, para os effeitos contractuaes.

Para o desempenho dessa tarefa, nomeou o Governo do Estado uma commissão de profissionaes, á qual, desde que se poz em communicação com a Companhia, foram, dentro de poucos dias, exhibidos todos os dados, informações e documentos que pediu para a satisfação de seu encargo.

Segundo as contas apresentadas em data de 27 de Novembro de 1906, o custo das linhas ferreas de concessão do Governo de S. Paulo elevava-se, até 31 de dezembro de 1905, á somma de 80.072:773$333.

Posteriormente, em data de 2 de Abril do corrente anno, apresentou a Companhia a conta das despesas feitas no decurso do anno de 1906, na importancia

de 357.427$639, ficando assim o custo total das referidas linhas, em 31 de Dezembro de 1906, elevado á somma de 80.430:200$972 réis.

Aguarda ainda a Directoria qualquer decisão do Governo do Estado a respeito.

Tarifas

Varias importantes medidas foram recentemente adoptadas, tendo por fim melhorar o regimen das tarifas em vigor nas diversas linhas da Companhia Paulista, especialmente em relação ás tabellas em que o abatimento dos fretes se impunha, já por principio de equidade, já por motivo de ordem economica.

Assim é que, em relação ao transporte do café beneficiado, cujas tarifas ainda eram sensivelmente mais altas nas linhas da Secção Rio Claro, foi estabelecida uma nova tabella differencial, sendo contadas as distancias a partir de Jundiahy, o que representa importante reducção nos fretes que vigoravam nas linhas de bitola de 1,00.

O café em casquinha e o café em cereja ou côco tambem participaram da nova reducção, visto os respectivos fretes continuarem a ser cobrados com o abatimento de 15% e 20% sobre os preços do café beneficiado.

Attendendo á reclamação que diversas Camaras Municipaes endereçaram ao Governo Federal, foi por equidade restabelecida, para as estações do ramal do Jahú a partir de Torrinha, a tabella especial que ahi vigorára ha tempos.

Tambem foi deliberado fazer-se, no periodo de 1 de Janeiro a 30 de Junho de cada anno, o abatimento de 25 % nos fretes das tabellas 4, 12, 13, 14, que comprehendem, respectivamente, generos alimenticios, madeiras, materiaes de construcção em geral e substancias uteis á lavoura e á industria.

Visa esta medida não só favorecer os citados artigos, como attrahir para o primeiro semestre do anno, em que o trabalho é ordinariamente mais leve, as cargas que tinham seu transporte regular muito prejudicado no segundo semestre, em que a exportação do café é mais intensa e difficilmente permitte o movimento de outras cargas no mesmo sentido.

Como experiencia, de accôrdo com a S. Paulo Railway, e logo que seja posta em vigor nessa estrada, entrará em execução em nossas linhas nova tarifa differencial para o transporte de gado vaccum, em expedição de 100 cabeças no minimo, a qual, favorecendo o transporte a longas distancias, visa especialmente fazer a conducção do gado em pé das invernadas de Barretos a esta capital.

Resolveu-se outrosim reduzir os preços dos bilhetes de passagem, de 1.ª e 2.ª classe, de accôrdo com as seguintes tarifas differenciaes:

De 0 a 50 kilometros	70 rs. em 1.ª classe	e	40 rs. em 2.ª	
De 51 a 100	..	65 .. .. .. ,,	,, 35 ,, ...	
De 101 a 150	..	60 ,, ,, ,, ..	,, 30 ,, ,, ..	
De 151 a 200	,,	50 ,, .. ,, ,,	.. 25 ,, .. ,,	
De 201 a 250	..	40 .. . ,, ..	,, 20 ,, ,, ,,	
Além de 250	,,	30 , ,, ,, ,,	,, 15 ,, ,, ,,	

A titulo de experiencia e, pois, com caracter provisorio, foi tambem resolvido emittir bilhetes de passagem de ida e volta, de 1.ª e 2.ª classe, de Jundiahy para as demais estações da Companhia e vice-versa, pelo prazo de quinze dias, com o abatimento de 10 % sobre os preços normaes.

Finalmente, resolveu-se reduzir de 25 % sobre as tarifas normaes em vigor os preços das passagens entre todas as estações das linhas da Companhia, nos periodos de 15 a 30 de Junho e 15 a 31 de Dezembro de cada anno, bem como supprimir a tarifa movel com o cambio, em suas applicações á tabella de bagagens.

Prolongamento de Bebedouro a Barretos

Desde que a principal linha de penetração de nosso systema ferro-viario chegou a Bebedouro, a cerca de 45 kilometros de Barretos e 70 kilometros do Rio Grande, contadas estas distancias em recta, tem-se manifestado sensivel corrente commercial entre aquella nossa estação extrema, o chamado Triangulo Mineiro e as regiões do sul de Goyaz e Matto-Grosso, de que é entreposto aquelle trecho do territorio de Minas.

Já em vista desse movimento, que se accentuará á proporção que a nossa linha ferrea se approximar da divisa entre o Estado de S. Paulo e o de Minas, já porque a zona paulista intermediaria, que constitue o municipio de Barretos e parte do de S. José do Rio Preto, tributaria da referida linha, representa estensa região, perfeitamente apta, em algumas partes, a diversos generos de cultura, ao passo que em outras se reveste de todas as qualidades para um vasto centro de exploração da industria pecuaria, em seus variados ramos e respectivos derivados, não ha duvida que o prolongamento da nossa estrada pelo menos de Bebedouro a Barretos é simples questão de tempo.

Nestas circumstancias, convindo bem conhecer a referida região, especialmente no trecho de Bebedouro a Barretos, tanto em seus elementos economicos, como sob o ponto de vista das condições topographicas que offerece á construcção duma linha ferrea, para determinar o seu custo com a mais rigorosa approximação, mandou a Directoria proceder aos estudos necessarios, no interesse de habilitar-se a opportunamente propor-vos a respeito as medidas que julgue do interesse da Companhia.

Locomoção

O material rodante continúa a ser conservado com muito cuidado e zelo. O seu effectivo era em 31 de Dezembro de 1906 o seguinte:

Designação	Bitola de				Total
	1.m60	1.m00	0.m60		
			Santa Rita	Descalvado	
Locomotivas	68	58	5	—	133
Carros especiaes	10	8	—	—	18
„ de passageiros	53	56	4	4	117
„ de bagagem e correio	24	17	1	—	42
„ de animaes de raça	2	—	—	—	2
„ para transporte de carruagem	1	—	—	—	1
„ de soccorro	1	2	—	—	3
Vagões diversos	1466	931	24	12	2433
„ guindastes	3	1	—	—	4

O estado das locomotivas era o seguinte:

	1,m60	1,m00	0,m60
Em serviço	62	25	7
Em reparação	6	3	—

Quanto aos carros e vagões era este o seu estado:

	1,m60	1,m00	0,m60
Em serviço	1.503	949	42
Em reparação	57	65	3

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo do serviço da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda a especie, por ella feitos durante o anno de 1906, em 3.188:436$647, sendo de 1.252:406$663 o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de Dezembro do referido anno.

Todas as compras continuam a ser feitas mediante concorrencia, pedindo-se; por cartas, preços a diversas casas commerciaes do estrangeiro e das praças de S. Paulo, Campinas e Rio de Janeiro, conforme a natureza dos artigos.

No fim do anno de 1906, como de costume, procedeu-se a minucioso exame e rigoroso balanço em todos os depositos do Almoxarifado, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua especie, tendo sido tudo achado exacto e de accôrdo com os assentamentos.

Horto Florestal

Progrediram os trabalhos deste estabelecimento, fundado pela Companhia no intuito de fomentar a cultura florestal no Estado, principalmente das madeiras destinadas ao consumo das linhas ferreas, quer como lenha, quer como dormentes e outras applicações industriaes.

Em 31 de Dezembro de 1906 havia no Horto, plantados definitivamente, 39.455 exemplares das principaes madeiras; e em viveiro, tendo já soffrido a primeira transplantação, por conseguinte aptas para serem definitivamente plantadas, 15.390 mudas de diversas qualidades.

Durante o anno de 1906 foram distribuidas pelo Horto a particulares 1765 mudas de diversas essencias de valor.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1904	49.704	8.470	11.523	9.559	79.256
1905	50.976	8.410	16.008	17.059	92.453
1906	39.889	5.918	11.792	14.760	72.359

Impostos

Durante o anno de 1906 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 246:887$740 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional a quantia de 346:360$570 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Se ao total formado dessas duas parcellas addicionarem-se os impostos de dividendo e de capital, pagos pela Companhia no periodo considerado, na importancia total de 375:000$000, ver-se-á que se elevou a 968:248$310 réis a somma de tributos de varias ordens, lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma, durante o anno de 1906, não comprehendendo os impostos indirectos: municipaes, estadoaes e federaes.

Pessoal

Tendo sido concedida a exoneração do cargo de Inspector Geral, solicitada pelo snr. dr. Manuel Pinto Torres Neves, foi nomeado para preencher a vaga o snr. dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, que exercia o cargo de Chefe da Locomoção e Vice-Inspector Geral.

A Directoria, sentindo que tenha deixado aquelle cargo o distincto engenheiro snr. dr. Torres Neves, que, durante cerca de dezoito annos, exerceu-o com o mais desvelado zelo e intelligencia, agradece ao seu dedicado collaborador os assignalados serviços que prestou á Companhia, e que, espera, lhe continuará a prestar no desempenho de outras commissões em que haja ensejo de ser aproveitada a sua provada competencia.

Por contar já cerca de 35 annos de excellentes serviços á administração da Companhia, de que era

o mais antigo funccionario superior, o snr. Max Mundt, Chefe do Trafego, notavel exemplo de assiduidade e rectidão no cumprimento do dever, pediu e bem mereceu a aposentadoria que lhe foi concedida pela Directoria, sendo nomeado para o referido cargo o snr. dr. Henrique Burnier, que já fazia parte do pessoal technico da Companhia.

Todo o pessoal continúa a prestar seus serviços com a costumada dedicação e intelligencia, pelo que a Directoria ainda uma vez lhe manifesta o seu reconhecimento.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos prestar sobre os negocios de vossa grande empreza, durante o anno proximo passado, ficando, entretanto, á vossa disposição para vos dar quaesquer outros esclarecimentos que por ventura desejeis.

S. Paulo, 31 de Maio de 1907.

A Directoria:

Francisco A. de Souza Queirós, Vice-Presidente
J. B. de Mello e Oliveira
Conde de Prates
João Alvares Rubião Junior
Antonio de Padua Salles.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas:

Os membros do Conselho Fiscal da *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes,* na fórma do art. 77 dos Estatutos, vem dar seu parecer sobre os negocios e operações da Companhia durante o anno findo em 31 de dezembro proximo passado.

Tendo procedido minuciosamente ao exame recommendado pelos Estatutos, sobre o balanço geral fechado a 31 de dezembro proximo passado e bem assim sobre o respectivo balancete da receita e despesa, verificaram achar-se tudo regularmente feito.

Vêem, com prazer, os abaixos assignados, que a renda liquida da empreza foi no exercicio que se findou da quantia de 18.450:335$294, á qual, addicionada a quantia de 3.020:970$241, de lucros que vieram do anno de 1905, perfaz tudo a somma de Rs. 21.471:305$535, com que a digna administração não só habilitou-se a satisfazer com a pontualidade do costume todos os encargos da divida externa, como a levar á conta de amortisação da mesma a quantia de Rs. 2.106:968$600, ao fundo de reserva Rs. 1.200:000$000, e a lucros suspensos.......... Rs. 6.580:083$921, depois de pagos os dividendos na importancia de Rs. 9.000:000$000 e de satisfeitas outras applicações de menor importancia.

Assim, pois, o Conselho Fiscal, abaixo assignado, achando tudo feito com todo o acerto e regularidade, é de parecer que sejão approvadas todas as contas bem como todos os actos praticados pela digna Directoria.

S. Paulo, 26 de Maio de 1907.

Bento J. de Carvalho.
Dr. J. A. de Oliveira Cezar.
J. Queiroz Lacerda.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1906

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANÇO fechado em 31 de dezembro de 1906.

ACTIVO		
Accionistas: Entradas a realisar	. . . . . .	140$000
Vias Ferreas: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada Rio Claro, que ainda não foi amortisado (£ 2.404.200) . . .	107.630:476$187	
Navegação do Mogy-Guassú: Saldo desta conta.	315:168$474	
Edificio do Escriptorio Central: Idem, idem	189:624$366	
Moveis e Utensilios do Escriptorio Central: Idem, idem .	19:238$320	
Linha Telegraphica: de Jundiahy a São Paulo.	33:859$280	108.188:366$627
Acções Caucionadas: depositadas pela Directoria e outros . . .	. . . . . .	53:000$000
Apolices: existentes	. . . . . .	52:000$000
Materiaes para custeio: existentes no Almoxarifado	. . . . . .	1.252:406$663
Materiaes em transito: em viagem e em despacho em Santos	. . . . . .	88:392$749
Saldos a favor da Companhia		
A saber:		
Banco do Commercio e Industria de São Paulo	5.456:713$500	
The British Bank of South America Limited	2.152:619$260	
Contadoria Central	2.236:005$640	
Trafego de Passageiros.	300	
Trafego de Cargas	99:358$800	
Juros de Apolices	2:490$000	
Deposito nas Estações	1:230$000	
Transferencia de acções	444$700	
Div. devedores: Agentes e outros.	150:808$033	10.099:670$233
Caixa: Saldo no Escriptorio Central	14:968$880	
„ Saldo na Contadoria do Trafego	119:778$606	134:747$486
Rs. . . .	. . . .	119.868:723$758

PASSIVO		
Capital: 375.000 acções de 200$000	. . . . . .	75.000:000$000
Emprestimo emittido em 1892: Saldo desta conta £ 2.404.200 ao cambio par	. . . . . .	21.370:666$660
Fundo de Reserva: Saldo desta conta	. . . . . .	800:000$000
Fundo applicado á amortisação do custo da Estrada Rio Claro: Saldo desta conta . .	. . . . . .	6.246:317$185
Cauções: da Directoria e outros	. . . . . .	53:000$000
Pessoal: de Dezembro de 1906 .	. . . . . .	534:246$040
Bonus: não reclamados	260$040	
Dividendos: Idem	106:887$920	107:147$960
Diversos Credores: Agentes na Europa e outros	. . . . . .	404:924$918
Somma .	. . . . . .	104.516:302$763
Receita Geral: Saldo desta conta	. . . . . .	15.352:420$995
Rs. . .	. . . . . .	119.868:723$758

S. Paulo, 15 de Março de 1907.

Francisco A. de Souza Queirós,
Vice Presidente.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1906

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Balancete da Receita e Despesa de Janeiro a Dezembro de 1906

RECEITA		
Passageiros	2.307:881$810	
Trens especiaes	4:102$900	
Encommendas e bagagens	541:088$480	
Animaes por trens de passageiros	37:502$890	
Telegrammas	230:952$980	
Mercadorias	23.746:736$630	
Animaes por trens de cargas	20:745$490	
Armazenagens	22:440$100	
Commissão pela arrecadação dos impostos estadoal e federal	23:729$910	
Saldo do aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	12:622$540	
Aluguel de estações e suas dependencias	66:900$000	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas		
a saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, taxas sobre bandejas nas estações, multas, venda de objectos abandonados, certidões, cartazes nas estações, e aluguel, á estrada de ferro "Funilense" de locomotivas e vagões	58:782$360	27.073:486$090
Rendas arrecadadas no Escriptorio Central		
a saber:		
Emolumentos	6:353$700	
Juros e commissões	24:737$930	
Diversas outras rendas	5:496$600	36:588$230
Rs.		27.110:074$320

DESPESA		
Administração Geral e Contabilidade	289:262$984	
Conservação das linhas	2.042:958$005	
Locomoção	3.349:719$341	
Trafego	2.065:290$652	
Telegrapho e luz electrica	323:139$310	
Almoxarifado	111:257$753	
Saldo do aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	34:807$150	
Contadoria Central	61:057$880	
Despesas diversas das linhas		
a saber:		
Consumo d'agua, telegrammas, annuncios, sellos, indemnisações, impostos, custeio do ramal ferreo Campineiro, baldeação de inflammaveis, despesas judiciaes, despesas com a gréve, etc.	134:097$280	8.411:590$355
Escriptorio Central	120:567$822	
Gastos Geraes	119:119$869	
Juros	6:450$920	
Diversas outras despesas	2:010$060	248:148$671
Saldo a favor da Receita		18.450:335$294
Rs.		27.110:074$320

São Paulo, 15 de Março de 1907.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

apurado

NO ANNO DE 1906

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral apurado no anno de 1906

DEBITO		CREDITO	
Juros da divida externa pagos este anno . . .	1.803:570$740	Lucros que passaram do anno de 1905	3.020:970$241
Juros e Commissões.	190:313$800	Saldo deste anno. , ...	18.450:335$294
Impostos de dividendos e de capital	375:000$000		
Para pagamento do 68.º e 69.º dividendos . . .	9.000:000$000		
Para o fundo destinado á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	2.106:968$600		
Para o fundo de reserva	1.200:000$000		
Abatimento no custo da linha fluvial do Mogy-Guassú . . . . , ...	215:368$474		
Lucros que passam para o semestre seguinte . .	6.580:083$921		
Rs. . . .	21.471:305$535	Rs. . . .	21.471:305$535

São Paulo, 15 de Março de 1907.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-Livros.

I

Extensão em trafego

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, em 31 de Dezembro de 1906, tinha em trafego a extensão total de 1.058 kilometros, servidos por 119 estações e postos telegraphicos, inclusive a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego distribue-se assim:

Linhas de 1.^{m} 60

Linha central de Jundiahy a Descalvado	223,773	kilom.	
Ramal de Santa Veridiana	38,992	»	
Ramal do Rio Claro.	16,792	»	
			279,487 kilom.

Linhas de 1.^{m} 00—**Secção Rio Claro**

Linha central de Rio Claro a Bebedouro	276,643	kilom.	
Ramal de Jahú	143,211	»	
» » Agua Vermelha	63,195	»	
» » Ribeirão Bonito	40,415	»	
» » Agudos	121,000	»	
» » Mogy Guassú	93,173	»	
			737.637 kilom.

Linhas de 0.^{m} 60

Linha de Santa Rita	27,028	kilom.	
Linha Descalvadense	13,840	»	40,868 kilom.

Extensão em trafego . . . . 1.057,992 kilom.

Na secção Rio Claro foi inaugurada no dia 1.º de Outubro a estação de Alfredo Ellis, no ramal de Agua Vermelha.

As extensões médias em trafego durante o anno de 1906, foram:

de 279km,500 nas linhas de 1m,60
de 737km,600 nas linhas de 1m,00
de 40km,900 nas linhas de 0m,60

I I

Contabilidade

1.º — Conta de capital

Durante o anno de 1906 a Inspectoria Geral escripturou em conta de capital a quantia de 402:283$083, assim discriminada:

Linhas de 1.m 60 e de *0.m 60*

Locomoção	287:314$372	
Linhas e edificios	31:572$939	318:887$311

Linhas de 1.m 00 — **Secção Rio Claro**

Locomoção.	51:604$484	
Linhas e edificios	31:791$288	83:395$772

Estas diversas importancias serão discriminadas nos respectivos capitulos do presente relatorio.

2.º — Movimento financeiro

Tendo sido em 1906 a receita geral de	27.110:074$320
e a despesa de	8.659:739$026
a renda liquida foi de	18.450:335$294

A relação da despesa geral para a receita geral é de 31,9 %, quando em 1905 foi de 47,2 %.

O seguinte quadro mostra a renda liquida da Companhia, desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

Annos	Renda liquida	Differença por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716		
1873	390:639$915	204,8	
1874	474:658$483	24,7	
1875	524:054$016	10,4	
1876	641:540$242	22,4	
1877	974:679$864	51,9	
1878	1.508:451$790	54,6	
1879	1.550:138$951	2.7	
1880	1.313:378$103	—	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	
1882	1.961:981$374	19,8	
1883	1.620:717$349	—	17,4
1884	1.318:371$558	—	18,6
1885	1.657:151$436	25,6	
1886	1.711:288$585	3,2	
1887	1.665:402$245	—	2.6
1888	2.215:663$695	33,0	
1889	2.741:282$081	23,7	
1890	3.484:385$534	27,2	
1891	3.988:245$538	14,5	
1892	4.307:382$615	8,0	
1893	4.050:491$578	—	5,9
1894	8.329:442$159	105,6	
1895	10.561:761$666	26,7	
1896	10.449:210$110	—	0,5
1897	12.329:066$910	17,4	
1898	10.471:000$980	—	15,0
1899	11.914:107$323	13,7	
1900	12.939:589$419	8,7	
1901	17.396:831$199	34,4	
1902	13.669:483$875	—	21,4
1903	10.530:552$202	—	22,9
1904	9.018:518$223	—	14,3
1905	9.722:849$262	7,8	
1906	18.450:335$294	47,3	

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 10 e 11, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da Companhia, em 1906, foi:

Receita . . .	27.073:486$090
Despesa. . .	8.411:590$355
Saldo . . .	18.661:895$735

Relação da despesa para a receita 31,06 %

Discriminando o movimento total financeiro, acima indicado, pelas diversas linhas da Companhia, temos:

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação °/₀ da despesa para a receita	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905
De 1m,60 e 0m,60 .	15.100:430$568	10.504:797$147	4.593:845$518	4.615:697$775	10.506:585$050	5.917:983$744	30,4	43,9
De 1m.00 — Secção Rio Claro . .	11.973:055$522	7.898:738$470	3.817:744$837	3.914:750$698	8.155:310$685	3.983:987$772	31,8	49,6
Todas as linhas .	27.073:486$090	18.403:535$617	8.411:590$355	8.530:448$473	18.661:895$735	9.873:087$144	31,06	46,3

Dos saldos acima indicados, da secção Rio Claro, cabe ao trecho de concessão federal a importancia de 6.607:706$265 em 1906 e de 3.160:294$354 em 1905.

Os quadros immediatos mostram como divergem, principalmente na receita, os resultados financeiros do trafego nos dois periodos semestraes do anno, o que contribue para prejudicar a relação da despesa para a receita, ou o coefficiente do trafego correspondente ao periodo annual.

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação °/₀ da despesa para a receita	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905
				Primeiros semestres				
De 1m,60 e 0m,60 .	3.449:610$105	3.518:295$860	1.991:659$763	2.240:406$301	1.457:950$342	1.277:889$559	58	64
De 1m,00 — Secção Rio Claro . .	2.260:767$429	2.143:237$370	1.703:411$698	1.833:357$450	557:355$731	309:879$920	76	85
Todas as linhas .	5.710:377$534	5.661:533$230	3.695:071$461	4.073:763$751	2.015:306$073	1.587:769$479	65	72
				Segundos semestres				
De 1m,60 e 0m,60 .	11.650:820$463	6.986:501$287	2.602:185$755	2.375:291$474	9.048:634$708	4.611:209$813	22	34
De 1m,00 — Secção Rio Claro . .	9.71[illegible]:288$093	5.755:501$100	2.114:333$139	2.081:393$248	7.597:954$954	3.674:107$852	22	36
Todas as linhas .	21.363:1[illegible]08$556	12.742:002$387	4.716:518$894	4.456:684$722	16.646:589$662	8.285:317$665	22	35

3.º — Receita

A receita geral da Companhia foi:

Em 1906	27.110:074$320
Em 1905	18.421:280$525
Differença para mais em 1906 .	8.688:793$795

Foram arrecadadas mais, em 1906, as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras companhias e particulares	96:852$067
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras companhias . . .	189:655$290
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregue á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista .	14:548$180
Imposto de transito do Governo Federal	346:360$570
Imposto de transito do Governo Estadoal	246:887$740
Total.	894:303$847

A arrecadação de dinheiro nas nossas diversas estações, por conta do trafego de passageiros e de mercadorias, attingiu a 8.317:017$300, que assim se discrimina:

Linhas	TRAFEGO DE		Total
	Passageiros	Mercadorias	
De $1^m,60$ e de $0^m,60$ . .	1.301:961$850	2.125:289$440	3.427:251$290
Secção Rio Claro. . .	1.621:849$600	3.267:916$410	4.889:766$010
Todas as linhas . . .	2.923:811$450	5.393:205$850	8.317:017$300

Em 31 de Dezembro de 1906, o saldo em dinheiro existente em todas as estações da Companhia Paulista, era apenas de 300 réis no trafego de passageiros e de 200 réis no trafego de mercadorias, e os fretes **A PAGAR** representavam a importancia de 99:358$600, perfazendo o saldo de 99:358$800, que figura no balanço geral.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas	1906	1905	Differenças em 1906	
			para mais	para menos
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	15.100:430$568	10.504:797$147	4.595:633$421	. . . .
Secção Rio Claro .	11.973:055$522	7.898:738$470	4.074:317$052	. . . .
Total das linhas .	27.073:486$090	18.403:535$617	8.669:950$473	. . . .
Escriptorio Central	36:588$230	17:744$908	18:843$322	. . . .
Total geral .	27.110:074$320	18.421:280$525	8.688:793$795	. . . .

A renda total das linhas, nos annos de 1906 e 1905, distribue-se assim pelos dois semestres:

Linhas	1906	1905	Differenças em 1906	
			para mais	para menos
	PRIMEIROS SEMESTRES			
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	3.449:610$105	3.518:295$860	. . . .	68:685$755
Secção Rio Claro .	2.260:767$429	2.143:237$370	117:530$059	. . . .
Total geral .	5.710:377$534	5.661:533$230	48:844$304	. . . .
	SEGUNDOS SEMESTRES			
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	11.650:820$463	6.986:501$287	4.664:319$176	. . . .
Secção Rio Claro .	9.712:288$093	5.755:501$100	3.956:786$993	. . . .
Total geral. .	21.363:108$556	12.742:002$387	8.621:106$169	. . . .

Como põem em relevo esses quadros a receita total do trafego no primeiro semestre de 1906, comparada com a de egual periodo de 1905, apresenta um augmento de 48:844$304, proveniente da Secção Rio Claro, pois que as linhas de 1,m 60 e 0,m 60 accusam uma differença para menos de... 68:685$755, sendo que para essa diminuição de renda a verba "passageiros" concorreu com 41:882$900.

O segundo semestre proporcionou um augmento de.. 8.621:106$169 sobre o resultado apresentado por egual semestre do anno de 1905.

A maxima receita mensal, em 1906, verificou-se no mez de Outubro, attingindo a 4.149:338$200, sendo que no anno de 1905 a maxima receita teve lugar no mez de Agosto, com a importancia de 2.980:984$298.

O seguinte quadro discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia, pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1906		1905		Differença em 1906	
	Quantidade	Producto	**Quantidade**	Producto	na **Quantidade**	no Producto
Viajantes	977.029	2.307:881$810	949.794 1/2	2.243:420$820	+ 27.234 1/2	+ 64:460$990
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	10.989	541:088$480	9.477	475:112$410	+ 1.512	+ 65:976$070
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	11.443	37:502$890	11.882	37:017$650	— 439	+ 485$240
Mercadorias — Café (tons.)	590.797	18.261:046$830	356.396	10.269:937$450	+ 234.401	+ 7.991:109$380
Mercadorias — Diversas (tons.)	392.845	5.485:689$800	369.004	4.964:437$410	+ 23.841	+ 521:252$390
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	15.542	20:745$490	17.756	26:117$320	— 2.214	— 5:371$830
Telegrammas	263.504	230:952$980	233.631	206:485$650	+ 29.873	+ 24:467$3[illegible]0
Armazenagens	. . .	22:440$100	. . .	17:929$700	. . .	+ 4:510$400
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos	. . .	23:729$910	. . .	24:121$447	. . .	— 391$537
Trens especiaes	16	4:102$900	9	2:868$300	+ 7	+ 1:234$600
Aluguel de — estações e armazens	. . .	66:900$000	. . .	66:900$000	. . .	. . .
Aluguel de — casas	. . .	8:195$280	. . .	11:317$800	. . .	— 3:122$520
Aluguel de — commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	. . .	22:240$000	. . .	23:530$000	. . .	— 1:290$000
Aluguel de — carros, vagões e encerados	. . .	16:854$540	. . .	15:675$010	. . .	+ 1:179$530
Diversas outras verbas	. . .	24:115$080	. . .	18:664$650	. . .	+ 5:450$430
Total	. . .	27.073:486$090	. . .	18.403:535$617	. . .	+ 8.669:950$473

Para evitar duplicatas, as quantidades supra indicadas foram determinadas, sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1,m 60 e 0,m 60 com as do trafego proprio ou interstacional da Secção Rio Claro da Companhia Paulista, e com as do trafego extranho entre a secção Rio Claro e as estradas de Araraquara e Dourados, e ainda com as do trafego commum entre as estradas de Araraquara e Dourados em transito pela secção Rio Claro.

Como põe em evidencia este quadro, quasi todas as verbas tiveram este anno um augmento sensivel, salientando-se a verba "café" com um augmento de 7.991:109$380.

A renda proveniente do transporte de passageiros cresceu tambem, com um excesso de 64:460$990 sobre a do anno de 1905.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar dessa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		para mais	para menos
1872	311:148$940		
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085:239$370	—	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14,5	
1883	2.739:948$200	—	4,9
1884	2.586:301$750	—	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$693	—	1,8
1888	3.577:121$476	22.4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	
1891	6.499:157$909	27,9	
1892	9.227:635$144	41,9	
1893	10.230:964$064	10,9	
1894	13.930:608$544	36,1	
1895	17.383:811$641	24,8	
1896	19.693:127$477	13,2	
1897	22.223:833$853	12,8	
1898	20.541:985$830	—	7,5
1899	21.224:577$150	3,3	
1900	22.071:945$269	4,0	
1901 a)	27.293:917$132	23,6	
1902	24.972:799$117	—	8,5
1903 b)	20.101:754$102	—	19,5
1904 c)	18.259:883$130	—	9,2
1905	18.421:280$525	0,9	
1906	27.110:074$320	32,1	

Esses dados e outros constam do quadro synoptico intercalado entre esta pagina e a immediata.

---

a) Reducção de tarifa do café em 1.º de Abril pela limitação de frete ao maximo de 71$360 por tonelada até Jundiahy, e em 1.º de Maio pela cobrança da taxa movel sómente com o accrescimo de 25 %, correspondente ao cambio de 15 dinheiros. Em 1.º de Agosto supprimio-se nos fretes da tabella 5, na Secção Rio Claro, o accrescimo correspondente á taxa cambial, o qual ficou tambem limitado em 40 %, para uniformisar a tarifa movel d'essa secção com a das outras linhas.

b) Reducção, em 1.º de Agosto, da tarifa de café beneficiado, em casquinha e em cereja pela abolição do frete maximo e adopção de tabellas differenciaes, accrescidas unicamente de 15 % correspondente á taxa cambial de 17 dinheiros; da tarifa do sal nas linhas de 1m,60 e de 0m,60, baixando de 140 réis a 100 réis a taxa da tonelada kilometro para equiparal-a á da secção Rio Claro, isentando ainda, em todas as linhas, essa tarifa da taxa movel com o cambio; da tarifa de passageiros nas linhas de 0m,60 e na secção Rio Claro, pela adopção de um unico zero na escala differencial em vez dos dous, então em vigor; de 50 % e mais nas tarifas de todas as tabellas dos ramaes de 0m,60 para equiparal-as ás das outras linhas; em 1.º de Setembro reducção de 20 % na tarifa da tabella 2 A, que ficou além d'isso isenta da taxa movel com o cambio.

Quadro synoptico do trafego e do Movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes desde o seu começo até 31 de dezembro de 1906

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego		Numero de		Valores em 31 de Dezembro					
	nas vias ferreas	na via fluvial	passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial	do capital em acções, realisado	do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro [8]	do fundo de reserva	do fundo de amortisação do custo da linha Rio Claro
1872	38		33.531	26.150	[1] 4.000:000$000	£	£	£		
1873	45		56.212	54.968	4 200:000$000					
1874	45		76.402	67.522	6.450:000$000				37:800$660	
1875	58		96.614	76.362	8.343:130$000				66:537$620	
1876	106		156.952	84.137	9.418:800$000				96:651$718	
1877	155		159.706	75.600	11.682:800$000				128:046$120	
1878	185		157.944	93.843	11.910:400$000	[2] 150.000			178:257$770	
1879	204		165.503	95.336	12.138:400$000	148.500			228:717$260	
1880	224		178.373	99.198	12.214:800$000	146.900			268:989$060	
1881	228		177.283	122.478	12.703:100$000	145.200			343:699$588	
1882	243		166.774	133.028	12.915:200$000	143.400			459:386$089	
1883	243		161.539	160.121	12.936:100$000	141.500			550:803$092	
1884	243		165.839	154.768	13.005:200$000	139.400			698:897$176	
1885	243	43	184.837	175.278	16.572:061$160	137.200			754:906$803	
1886	244	92	197.790	176.665	16.793:125$080	134.800			923:022$052	
1887	250	200	231.850	175.421	17.243:279$080	132.300			1.012:490$916	
1888	250	200	298.596	219.486	17.243:550$000	129.600			1.075:317$741	
1889	250	200	319.401	258.679	18.070:500$000	126.700			1.127:945$619	
1890	250	200	348.150	300.857	19.168.180$000	123.600			1.127:876$319	
1891	292	200	543.579	367.441	24.976:690$000	120.300			417:371$726	
1892	667	200	809.040	412.414	32.955:160$000	116.700	2.750.000		470:273$117	
1893	731	200	1.179.245	407.125	38.285:140$000	112.900	2.750.000		513:969$892	
1894	776	200	1.100.396	458.292	38.804:360$000	108.800	2.750.000		566:134$892	
1895	791	200	1 372.035	556.691	44.043:040$000	104.400	2.750.000		1.043:158$399	
1896	791	200	1.372.398	665.755	50.739:440$000	99.700	2 750.000		1.903:381$102	
1897	791	200	1.422.141	690.645	59.461:560$000	[3] 94.700	2.722.500		2.387:984$762	
1898	791	200	1.248.503	640.162	59.933:320$000		2.693.600		76:067$872	
1899	807	200	1.060.465	660.728	59.960:800$000		2.663.300		76:067$872	
1900	807	200	1.052.900	676.812	60.000:000$000		2.631.500		100:000$000	
1901	823	200	1.101.779	883.992	67.047:520$000		2.598.100	[9] 1.528.125-0-0	200:000$000	372:966$652
1902	864	200	1.038.639	832.798	69.671:000$000		2.563.000	[10] 1.544.361-0-0	550:000$000	2.262:559$792
1903	979	66	939.886½	749.148	72.300:640$000		2.526.200	[11] 1.564.996-0-0	650:000$000	4.149:242$339
1904	1 030	—	913.772½	733.522	74.981:100$000		2.487.500	[12] 1.602.376-2-11	700:000$000	5.196:317$185
1905	1 055	—	949.794½	725.400	74.996:920$000		2.446.900	[13] 1.606.528-2-11	750:000$000	5.246:317$185
1906	1.057	—	977.029	983.642	74.999:860$000		2.404.200	[14] 1.606.528-2-11	800:000$000	6.246:317$185

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	Formação da Renda liquida a distribuir						
			SALDO	Importancia recebida do governo de S. Paulo, em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284					280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915	Em 28 de Abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:944$400 e a 7 de Fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985. E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.	255$203				390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118				497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992				533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548				651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451				[5] 983:320$315
1878	2.195:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611				1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1 550:138$951		18:421$722				1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$361			1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166		38:820$833		1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533				1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1 620:717$349		4:084$913			39:238$732	1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922			26:505$975	1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191				1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882				1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123				1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703				2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870				2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:585$534		67:223$051				3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538						3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615						4 307:382$615
1893	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578						4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159		380:292$828				8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667						10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110						10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910						12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10 070:984$850	10.471:006$980		1.000:000$000			2.800:000$000	14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071				11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12.939:589$419		656:188$213				13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855				20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875		4.489:102$050				18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017:888$088				14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281				12.040:438$504
1905	18 421:280$525	8.698:431$263	9,722:849$262		3.009:320$501				12.732:169$763
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294		3.020:970$241				21.471:305$535

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA

ANNOS	DIVIDENDOS Importancia distribuida	Quóta por acção	Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortisação da divida fluctuante da Companhia	Fundo de amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo	Imposto de capital	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancia levada á conta de capital	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Amortisação por conta de capital do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872	[4] 280:000$000	11$200	7,00													255$203	288:255$203	
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000												22:895$118	390:895$118	
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609											9:424$992	497:553$601	
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906										9:534$548	533:479$008	
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639										8:640$451	651:075$090	
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835									12:754$611	986:094$493	
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	[6]	279:948$080									18:421$722	1.521:206$401	
1879	1.150:248$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743				22:818$517					22:177$653	1.568:560$673	
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763				125:350$460					5:388$166	1.342:316$117	
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473		188:949$840				131:493$930					4:295$533	1.680:859$010	
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674	Total pago 386:285$985		216:985$890				138:003$550					4:084$913	1.966:276$907	
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630				136:749$100					8:047$922	1.664:040$994	
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604							141:368$860					5:214$191	1.352:925$455	
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965							156:361$780					5:498$882	1.662:365$627	
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404							147:477$940					4:399$123	1.716:787$467	
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982							129:745$683					3:596$703	1.669:801$368	
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381							112:952$147					821$870	2.219:260$398	
1889	2.568:499$600	29$900	14,95								106:381$300					67:223$051	2.742:103$951	
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527							126:755$858						3.551:608$585	
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391							178:394$147						3.988:245$538	
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435							271:570$480	1.587:554$700					4.307:382$615	
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000							233:519$080	2.728:679$670				380:292$828	4.050:491$578	
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:153$507							309:724$480	3.264:857$000					8.709:734$987	
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803							281:390$667	3 141:606$797					10.561:761$667	
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060							355:774$170	4.030:006$380					10.449:210$110	
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110							377:886$460	4.479:537$340				1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				[7] 332:675$444		[8] 180:000$000		4.055:167$079	5.195:041$386				8·117$071	14.271:000$980	1.052:041$635
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000			4.342:126$580				657:188$213	11.922:224$394	1.021:442$410
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045	372:966$652	210:000$000			3.654:845$080				2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$600	1.889:593$140	281:599$584			3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420		4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000				1.886:682$547	292:631$300			2.600:489$590	900:000$000			4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683	1.047:074$846	253:126$300			2.626:883$180	200:000$000			3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			219:022$623	50:000$000	174:000$000			2.538:095$380				3.009:320$501	12.040:438$504	783:116$840
1905	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			317:787$812	1.000:000$000	150:000$000	150:000$000		2.043:411$710				3.020:970$241	12.732:169$763	726:483$670
1906	9.000:000$000	24$000	12,00	1.200:000$000			190:313$800	2.106:968$600	225:000$000	150:000$000		1.803:570$740	215:368$474		5.000:000$000	1.580:083$921	21.471:305$535	647:368$090

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1.m60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas, eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba, Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto. No dia 18 de Agosto de 1906 a estação de Goabiroba passou a chamar-se de Elihu Root.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencentes á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuseiro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy," a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão e em 25 de janeiro de 1905 as de Itaquá, Batalha e Piratininga no ramal de Agudos. Em 1.º de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no Ramal de Agua Vermelha.

Bitola de 0.m60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 Guatapará e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

---

[1] O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.

[2] A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387.

[3] A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.

[4] Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde ao 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho	de 1870 o 1.º dividendo de	$607 por acção correspondente aos dois semestres de 1869.				
em agosto	„ 1870 o 2.º	„	„ $450	„	ao 1.º	„ 1870.
em fevereiro	„ 1871 o 3.º	„	„ 1$230	„	ao 2.º	„ 1870.
em agosto	„ 1871 o 4.º	„	„ 2$740	„	ao 1.º	„ 1871.
em fevereiro	„ 1872 o 5.º	„	„ 4$580	„	ao 2.º	„ 1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.

[5] Para ter o total da renda liquida a distribuir relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro é preciso reunir á essa importancia de 983:320$515 a somma de 2:774$178 de deficit verificado no trafego do ramal de Mogy-Guassú.

[6] No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal do Mogy-Guassú.

[7] Até 1897 estão incluidas na despeza as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.

[8] De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.

[9] De accordo com o Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1901, no valor de £ 16.236.

[10] De accordo com o Decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1902, no valor de £ 20.635.

[11] De accordo com o Decreto n. 4861 de 9 de julho de 1903 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1903, no valor de £ 36.086-15-2.

[12] De accordo com o Decreto n. 5496 de 28 de março de 1905 e comprehende as despezas feitas durante o anno de 1904, no valor de £ 1.293-7-9.

[13] De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e comprehende as despezas feitas durante o anno de 1905, no valor de £ 4.152.

[14] De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1906, no valor de £ 9.325-5-6 que não foram ainda approvadas pelo Governo.

Jundiahy, 25 de Maio de 1907.

FRANCISCO DE MONLEVADE,
Inspector Geral.

Consta dos seguintes quadros a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 1m,60	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 0m,60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica	Differença por cento da receita — para mais	Differença por cento da receita — para menos
Vias Ferreas — Bitolas de 1m,60 e 0m,60						
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888		
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008	108,4	
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024	15,4	
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059	18,3	
1876	104	. .	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494	30,7	
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405	. .	9,4
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004	19,8	
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240	15,2	
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902	1,3	
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	.	2.804:390$110	11:540$733	8,4	
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$747	5,9	
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845	. .	2,0
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339	15,8	
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183	27,0	
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569	12,2	
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463	2,8	
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602	32,3	
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870	22,3	
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379	12,9	
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444	10,2	
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145	. .	7,3
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810	3,4	
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462	4,6	
1901a	279	41	17.130:305$400	53:532$204	18,2	
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270	. .	11,6
1903b	279	41	12.172:625$600	38:039$455	. .	19,7
1904c	279	41	10.915:163$510	34:109$886	. .	10,3
1905	279	41	10.504:797$147	32:824$366	. .	3,8
1906	279	41	15.100:430$568	47:188$845	30,4	

c) Em 1.º de Janeiro suppressão do accrescimo de 20 % existente nas bases das tabellas 6, 7, 8 e 15 da secção Rio Claro e reducção de diversas porcentagens nas bases das tabellas 9, 10, 11, 12, 13 e 14 de todas as linhas, e adopção de uma unica tarifa para toda a rêde da Companhia, menos quanto ao café, obedecendo as bases de todas as tabellas ao principio differencial.. Concedeu-se em 1.º de Janeiro isenção de fretes para as sementes consignadas a lavradores e para as plantas distribuidas pelas repartições agricolas do Paiz. Em Junho concedeu-se isenção de fretes para os saccos novos, machinismos e instrumentos agricolas e em Julho e Setembro reduziu-se de diversas porcentagens as tarifas do algodão em rama e em caroço, do polvilho para fins industriaes e do oleo de ricino de producção nacional.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA		Differença por cento da receita	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
Secção Rio Claro — Bitola de 1m,00					
1892	364	1.954:978$769	5:370$820		
1893	412	2.791:158$190	6:774$665	42,7	
1894	456	4.211:405$625	9:235$538	50,9	
1895	471	5.358:929$580	11:377$833	27,2	
1896	471	6.143:864$646	13:044$260	14,6	
1897	471	7.295:013$070	15:488$350	18,7	
1898	471	6.627:557$900	14:071$248	. .	9,2
1899	487	6.938:672$410	14:247$787	4,7	
1900	503	7.150:840$160	14:216$382	. .	0,2
1901a	503	9.784:048$840	19:451$389	36,8	
1902	544	9.525:956$410	17:510$949	. .	2,6
1903b	659	7.877:761$270	11:954$114	. .	31,7
1904c	710	7.313:128$340	10:300$180	. .	5,5
1905	735	7.898:738$470	10:746$582	4,3	
1906	737	11.973:055$522	16:256$520	33,9	
Via Fluvial					
1890	200	132:886$666	646$433		
1891	200	199:107$760	995$538	49,8	
1892	200	205:697$400	1:028$437	3,3	
1893	200	172:424$240	862$121	. .	16,1
1894	200	190:336$580	951$683	10,2	
1895	200	228:898$000	1:144$490	20,2	
1896	200	338:897$560	1:694$488	48,0	
1897	200	314:703$590	1:573$518	. .	7,1
1898	200	338:806$800	1:694$534	7,6	
1899	200	368:518$580	1:842$593	8,7	
1900	200	379:770$940	1:898$854	3,0	
1901	200	331:288$700	1:656$443	. .	12,7
1902	200	209:625$080	1:048$125	. .	36,6
1903	66	8:545$260	131$889	. .	87,4

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890, porque, neste periodo, não era rigorosamente discriminada da das Vias Ferreas.

a, b, c. — Veja as notas do quadro anterior nas paginas 10 e 11.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dous ultimos annos, por trem e vehiculo kilometro.

Unidades	Linhas de 1.60 e 0.60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Trem kilometro . .	14$004	11$046	8$579	6$156	10$798	8$237
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$609	$512	$454	$351	$529	$428

O movimento discriminado da receita das vias ferreas, nos dous ultmos annos, consta dos seguintes quadros:

Linhas de 1,m 60 e de 0,m 60

Verbas da receita	1906		1905		Differenças em 1906	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	561.825	1.214:366$340	551.521	1.201:979$690	+ 10.304	+ 12:386$650
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	8.369	323:101$650	7.079	287:613$590	+ 1.290	+ 35:488$060
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	6.257	18:836$820	6.762	18:425$490	— 505	+ 411$330
Mercadorias { Café (tons.)	580.532	9.726:098$030	349.794	5.488:044$460	+ 230.738	+ 4.238:053$570
Mercadorias { Diversas (tons.)	355.904	3.527:363$880	331.851	3.236:597$045	+ 24.053	+ 290:766$835
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	7.440	4:817$280	7.860	5:511$940	— 420	— 694$660
Telegrammas	206.271	152:845$450	187.368	136:396$770	+ 18.903	+ 16:448$680
Armazenagens	. . .	6:677$900	. . .	6:462$700	. . .	+ 215$200
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . .	10:917$398	. . .	11:497$902	. . .	— 580$504
Trens especiaes	11	2:982$600	3	931$500	+ 8	+ 2:051$100
Aluguel de: estações e armazens	. . .	63:000$000	. . .	63:000$000	. . .	. . .
Aluguel de: casas	. . .	6:995$280	. . .	9:767$800	. . .	— 2:772$520
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxa sobre bandejas	. . .	11:845$000	. . .	13:120$000	. . .	— 1:275$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados á S. P. Ry. e Funilense	. . .	16:505$180	. . .	14:729$610	. . .	+ 1:775$570
Rendas diversas	. . .	14:077$760	. . .	10:718$650	. . .	+ 3:359$110
Total	. . .	15.100:430$568	. . .	10.504:797$147	. . .	+ 4.595:633$421

Linhas de 1,m 00 — Secção Rio Claro

Verbas da receita	1906		1905		Differenças em 1906	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	485.578	1.093:515$470	454.922	1.041:441$130	+ 30.656	+ 52:074$340
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.). .	4.046	217:986$830	3.493	187:498$820	+ 553	+ 30:488$010
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros. . . .	6.667	18:666$070	6.350	18:592$160	+ 317	+ 73$910
Mercadorias { Café (tons.). . . .	217.902	8.534:948$800	121.818	4.781:892$990	+ 96.084	+ 3.753:055$810
Mercadorias { Diversas (tons) . .	129.037	1.958:325$920	121.213	1.727:840$365	+ 7.824	+ 230:485$555
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	11.802	15:928$210	14.006	20:605$380	— 2.204	— 4:677$170
Telegrammas.	112.602	78:107$530	101.120	70:088$880	+ 11.482	+ 8:018$650
Armazenagens	. . .	15:762$200	. . .	11:467$000	. . .	+ 4:295$200
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . .	12:812$512	. . .	12:623$545	. . .	+ 188$967
Trens especiaes.	5	1:120$300	6	1:936$800	— 1	— 816$500
Aluguel de: { estações e armazens	. . .	3:900$000	. . .	3:900$000	. . .	. . . . . .
Aluguel de: { casas	. . .	1:200$000	. . .	1:550$000	. . .	— 350$000
Aluguel de: { commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas . .	. . .	10:395$000	. . .	10:410$000	. . .	— 15$000
Aluguel de: { vagões á E. F. Araraquara .	. . .	349$360	. . .	945$400	. . .	— 596$040
Rendas diversas	. . .	10:037$320	. . .	7:946$000	. . .	+ 2:091$320
TOTAL. . . .	. . .	11.973:055$522	. . .	7.898:738$470	. . .	+ 4.074:317$052

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

Verbas da receita	Linhas de 1.m60 e de 0.m60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Viajantes	8,0	11,5	9,1	13,2	8,5	12,2
Bagagens e encommendas	2,1	2,7	1,8	2,4	2,0	2,6
Animaes	0,2	0,2	0,3	0,5	0,2	0,3
Mercadorias { Café	64,4	52,3	71,3	60,5	67,5	55,8
Mercadorias { Mercadorias	23,4	30,8	16,3	21,9	20,3	27,0
Telegrammas	1,0	1,3	0,7	0,9	0,9	1,1
Outras verbas	0,9	1,2	0,5	0,6	0,6	1,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita, em 1906, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim distribuida:

Trafego proprio	das linhas de 1.m60 e de 0.m60 .	775:631$300
	da Secção Rio Claro	1.119:685$160
Trafego estranho	das linhas de 1.m60 e de 0.m60 .	4.833:067$860
	da Secção Rio Claro	8.718:867$160
Trafego em transito pela linha de 1m.60 com destino á e procedente	da Secção Rio Claro	4.356:955$700
	„ Companhia Mogyana . . .	3.673:025$450
	„ „ Itatibense . . .	35:541$910
	„ „ Araraquara . . .	855:739$170
	„ „ Dourado. . . .	335:611$460
	do Ramal Ferreo Campineiro . .	105:041$820
	da Estrada de F. Funilense . .	16:816$480
Idem pela Secção Rio Claro com destino á e procedente	da Companhia Araraquara . . .	1.527:592$530
	„ „ Dourado. . . .	574:540$710
	„ E. de F. Sorocabana (via Agudos)	302$770
	Total . . .	26.928:419$480

Todo o trafego, em 1906, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista em transito por ella, apenas concorreu com 7.124:212$300, ou 26,27 % da receita total da Companhia no valor de 27.110:074$320.

Da importancia de 7.124:212$300 e da relação de 26,27 %, acima referidas, cabem á Companhia Mogyana 3.673:025$450 e 13,54 %.

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dous ultimos annos.

	Linhas de 1,m60 e 0,m60				Secção Rio Claro				EM GERAL			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA											
	Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Passageiros de 1.ª classe	4$158	4$176	$066,0	$067,5	4$215	4$273	$061,4	$064,6	4$613	4$577	$063,9	$066,2
Passageiros de 2.ª classe	1$574	1$564	$035,0	$036,5	1$771	1$810	$035,3	$034,6	1$774	1$752	$035,2	$035,5
Passageiros em geral	2$161	2$179	$044,1	$046,1	2$251	2$288	$041,8	$042,0	2$362	2$362	$043,0	$044,1
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	3$010	2$725	$042,9	$041,0	2$799	2$928	$038,5	$039,7	3$277	3$115	$040,6	$040,3
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	38$606	40$526	$593,8	$605,6	53$877	53$678	$662,9	$658,6	49$239	50$133	$619,9	$625,6
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	$647	$701	$009,1	$008,8	1$349	1$471	$008,2	$008,3	1$334	1$471	$008,4	$008,4
Mercadorias Café	16$753	15$690	$175,3	$178,8	39$168	39$254	$259,7	$253,1	30$909	28$816	$206,3	$207,1
Mercadorias Diversas	9$910	9$753	$130,1	$128,7	15$176	14$254	$108,5	$103,4	13$963	13$453	$121,5	$118,6
Mercadorias Em geral	14$153	12$799	$160,1	$156,2	30$245	26$785	$256,5	$182,8	23$938	21$001	$177,6	$166,6

4.º — Passageiros

O seguinte quadro assignala as differenças havidas, em 1906, no numero e na receita dos passageiros transportados nas diversas linhas da Companhia.

	1906		1905		Differenças em 1906	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1.m60 e de 0.m60						
De 1.ª classe	127.720 1/2	531:067$800	129.810	542:069$990	— 2.089 1/2	— 11:002$190
„ 2.ª classe	434.104 1/2	683:298$540	421.711	659:909$700	+ 12.3931/2	+ 23:388$840
Em geral . .	561.825	1.214:366$340	551.521	1.201:979$690	+ 10.304	+ 12:386$650
Secção Rio Claro						
De 1.ª classe	95.424	402:259$460	92.547	395:511$010	+ 2.877	+ 6:748$450
„ 2.ª classe	390.154	691:256$010	362.375	645:930$120	+ 27.779	+ 45:325$890
Em geral . .	485.578	1.093:515$470	454.922	1.041:441$130	+ 30.656	+ 52:074$340
Todas as linhas						
De 1.ª classe	202.294	933:327$260	204.810 1/2	937:581$000	— 2.516 1/2	— 4:253$740
„ 2.ª classe	774.735	1.374:554$550	744.894	1.305:839$820	+ 29.841	+ 68:714$730
Em geral . .	977.029	2.307:881$810	949.794 1/2	2.243:420$820	+ 27.234 1/2	+ 64:460$990

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1906				1905			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1m,60 e 0m,60								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	45.261	123:612$980	291.133	296:757$320	48.070 ½	136:438$960	287.015	295:384$900
Extranho { Despachado	22.910 ½	231:089$470	41.740	212:560$870	23.828	238:980$460	38.872 ½	206:521$210
Extranho { Recebido	23.192		38.113 ½		23.233 ½		36.502	
Em transito	36.350	176:365$350	63.118	173:980$350	34.678	166:650$570	59.321 ½	158:003$590
Total	127.713 ½	531:067$800	434.104 ½	683:298$540	129.810	542:069$990	421.711	659:909$700
Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	74.571 ½	231:390$180	340.534	475:287$480	72.464 ½	233:079$110	316.075 ½	447:066$700
Extranho { Despachado	10.287	159:091$260	23.856 ½	197:462$720	9.716	152:506$010	22.554 ½	185:607$390
Extranho { Recebido	8.977		20.951		9.064		20.378	
Em transito	1.554 ½	11:778$020	4.747 ½	18:505$810	1.302 ½	9:925$890	3.367	13:256$030
Total	95.390	402:259$460	390.089	691:256$010	92.547	395:511$010	362.375	645:930$120

Confrontando o transporte de passageiros, em 1906, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

Linhas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

Primeira Classe

No trafego proprio	menos	2.809½	passageiros	produzindo menos	12:825$980
,, ,, extranho	,,	959	,,	,, ,,	7:890$990
,, ,, em transito	mais	1.672	,,	,, mais	9:714$780
Total	menos	2.096½	,,	,, menos	11:002$190

Segunda Classe

No trafego proprio	mais	4.118	passageiros	produzindo mais	1:372$420
,, ,, extranho	,,	4.479	,,	,, ,,	6:039$660
,, ,, em transito	,,	3.796½	,,	,, ,,	15:976$760
Total	,,	12.393½	,,	,, ,,	23:388$840

Linhas de 1,^{m}00 — Secção Rio Claro

Primeira Classe

No trafego proprio	mais	2.107	passageiros	produzindo menos	1:688$930
,, ,, extranho	,,	484	,,	,, mais	6:585$250
,, ,, em transito	,,	252	,,	,, ,,	1:852$130
Total	,,	2.843	,,	,, ,,	6:748$450

Segunda Classe

No trafego proprio	mais	24.458½	passageiros	produzindo mais	28:220$780
,, ,, extranho	,,	1.875	,,	,, ,,	11:855$330
,, ,, em transito	,,	1.380½	,,	,, ,,	5:249$780
Total	,,	27.714	,,	,, ,,	45:325$890

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

Vias Ferreas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitolas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60						
1897	248.128½	1.034:141$600	588.950½	1.152:457$820	837.079	2.186:599$420
1898	228.267	937:297$690	551.994	1.013:837$430	780.261	1.951:135$120
1899	181.268	720:959$390	486.962½	874:136$960	668.230½	1.595:096$350
1900	176.714	714:422$590	473.988	812:123$010	650.702	1.526:545$600
1901	167.427	694:280$980	486.311	835:186$720	653.738	1.529:467$700
1902	158.215½	666:206$720	458.586	771:367$840	616.801½	1.437:574$560
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
1904	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	546.428	1.213:348$900
1905	129.810	542:069$990	421.711	659:909$700	551.521	1.201:979$690
1906	127.720½	531:067$800	434.104½	683:298$540	561.825	1.214:366$340
Bitola de 1.^{m}00 — Secção Rio Claro						
1897	172.183½	653:797$110	489.254½	955:102$560	661.438	1.608:899$670
1898	145.046½	559:927$180	387.042	748:738$790	532.088½	1.308:665$970
1899	115.869½	466:214$940	341.643	665:094$750	457.512½	1.131:309$690
1900	114.826½	469:680$870	351.195	656:409$170	466.021½	1.126:090$040
1901	111.596	465:124$940	404.427	742:478$910	516.023	1.207:603$850
1902	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990	483.847	1.130:169$340
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620
1904	91.418½	393:098$110	328.921	571:195$910	420.339½	964:294$020
1905	92.547	395:511$010	362.375	645:930$120	454.922	1.041:441$130
1906	95.424	402:259$460	390.154	691:256$010	485.578	1.093:515$470

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1897	962	4:051$180
1898	679½	2:888$020
1899	646	2:270$640
1900	682	2:783$420
1901	514	2:078$900
1902	183	735$230
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1897	397.054	1.691:989$890	1.025.086½	2.107:560$380	1.422.141	3.799:550$270
1898	352.079	1.500:112$890	896.424	1.762:576$220	1.248.503	3.262:689$110
1899	277.729½	1.189:444$970	782.735½	1.539:231$710	1.060.465	2.728:676$680
1900	271.792½	1.186:886$880	781.107½	1.468:532$180	1.052.900	2.655:419$060
1901	259.514	1.161:484$820	842.265½	1.577:665$630	1.101.779½	2.739:150$450
1902	246.440½	1.124:635$300	792.198½	1.443:843$830	1.038.639	2.568:479$130
1903	214.433½	984:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886½	2.291:635$530
1904	208.932	968:578$940	704.840	1.209:063$980	913.772½	2.177:642$920
1905	204.810½	937:581$000	744.984	1.305:839$820	949.794½	2.243:420$820
1906	202.294	933:328$260	774.735	1.374:554$550	977.029	2.307:882$810

5.º = Immigrantes

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes que iniciou, em 1882, o transporte gratuito, para o interior, dos immigrantes e suas bagagens.

Adquirindo, em 1892, as linhas da Rio Claro Railway Company, começou immediatamente, nessas linhas, a fazer gratuitamente esse transporte que até então era pago pelo Governo.

Desde que inaugurou o transporte gratuito de immigrantes, em Novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de Dezembro de 1906, transportado em suas linhas ferreas e fluviaes 540.834 immigrantes, que, se tivessem pago as respectivas passagens de segunda classe, produziriam a receita total de 2.415:585$870.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia.

ANNOS	Numero de immigrantes tra sportados	Receita que deixou de ser cobrada pela Companhia
1883 (¹)	2.836	9:822$390
1884	2.699	8:987$500
1885	4.633	13:960$520
1886	2.177	8:174$440
1887	16.231	46:430$720
1888	64.836	185:170$270
1889	18.981	59:976$840
1890	18.767	61:705$790
1891	59.747	171:811$700
1892	23.671	94.220$230
1893	21.404	105:782$420
1894	17.019	76:339$080
1895	71.095	369:156$900
1896	33.286	167:937$060
1897	43.082	234:239$500
1898	20.439	103:792$300
1899	12.087	72:427$500
1900	9.812	49:554$700
1901	32.617	183:258$700
1902	17.232	99:358$900
1903	4.291	21:130$580
1904	10.061	53:303$020
1905	23.212	133:737$120
1906	10.619	85:287$690
	540.834	2.415:585$870

(¹) Comprehende tambem os mezes de Novembro e Dezembro de 1882.

Os dados de 1906 são assim discriminados:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Linhas de 1m,60 e de 0m,60 . . .	2.764	15:245$990
Secção Rio Claro	7.855	70:041$700

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas, temos:

Annos	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883	2.836	9:822$390	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1884	2.699	8:987$500	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1885	4.633	13:960$520	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1886	2.177	8:174$440	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1887	16.231	46:061$180	. .	. . . . .	168	369$540
1888	64.836	182:980$270	. .	. . . . .	756	2:190$000
1889	18.981	57:629$840	. .	. . . . .	378	2:347$000
1890	18.767	60:275$790	. .	. . . . .	532	1:430$000
1891	59.747	167:493$700	. .	. . . . .	763	4:318$000
1892	23.671	67:643$850	6.050	24:844$380	376	1:732$000
1893	21.404	67:770$160	8.766	36:860$840	195	1:151$420
1894	17.019	51:413$320	5.820	24:779$290	21	146$470
1895	71.095	264:589$200	21.281	101:779$900	421	2:787$800
1896	33.286	111:685$970	11.674	54:679$530	132	1:571$560
1897	43.082	163:092$170	14.642	70:689$200	153	458$130
1898	20.439	71:828$600	6.163	31:713$100	23	250$600
1899	12.087	50:013$500	4.560	21:862$800	53	551$200
1900	9.812	28:064$900	4.088	21:489$800	. .	. . . . .
1901	32.617	121:417$600	11.531	61:841$100	. .	. . . . .
1902	17.232	63:524$100	6.770	35:854$800	. .	. . . . .
1903	4.291	15:316$280	1.549	5:814$300	. .	. . . . .
1904	10.061	33:182$320	3.261	20:120$700	. .	. . . . .
1905	23.212	84:963$860	10.031	48:773$260	. .	. . . . .
1906	2.764	15:245$990	7.855	70:041$700	. .	. . . . .
	533.979	1.763:137$450	124.021	631:144$700	3.971	19:303$720

6.º — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Animaes das tabellas 11 e 10

Natureza do trafego	1906				1905			
	Nos trens de passageiros		Nos tr ns de cargas		Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas	
	Numero	Re eita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1,m60 e 0,m60								
Proprio	2.554	4:539$100	1.677	941$700	3.147	5:531$900	1.321	964$100
Extranho — Despachado .	1.217	9:185$740	517	2:732$800	1.118	7:623$400	887	3:370$470
Extranho — Recebido . .	810		3.179		764		3.752	
Em transito . . .	1.676	5:111$980	2.067	1:142$780	1.733	5:270$190	1.900	1:177$370
Total . .	6.257	18:836$820	7.440	4:817$280	6.762	18:425$490	7.860	5:511$940
Linhas de 1,m00 — Secção Rio Claro								
Proprio	5.185	10:991$500	8.102	10:658$000	4.627	10:620$200	8.745	12:519$700
Extranho — Despachado .	703	7:012$740	2.181	5:136$850	826	7:448$100	3.885	7:971$950
Extranho — Recebido . .	649		1.388		754		1.292	
Em transito . . .	130	661$830	131	133$360	143	523$860	84	113$730
Total . . .	6.667	18:666$070	11.802	15:928$210	6.350	18:592$160	14.006	20:605$380

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	Linhas de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$				Linhas de $1,^{m}00$ — Secção Rio Claro			
	1906		1905		1906		1905	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.859.292	49:371$400	1.679.916	46:352$100	2 616.628	87:971$200	2.227.183	78:329$100
Extranho { Despachado .	1.169.572	124:663$140	1.034.680	116:241$310	502.078	115:396$480	481.501	97:755$030
Extranho { Recebido .	1.294.701		1.215.749		743.537		641.170	
Em transito . . .	4.045.475	149:067$110	3.166.500	125:020$180	183.538	14:619$150	143.401	11:414$690
Total . . .	8.369.040	323:101$650	7.096.845	287:613$590	4.045.781	217:986$830	3.493.255	187:498$820

Confrontando o transporte de animaes, bagagens e encommendas, em 1906, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

Linhas de 1m,60 e de 0m,60

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

No trafego proprio	menos	593	produzindo menos	992$800
„ „ extranho despachado	mais	99	„ mais	1:562$340
„ „ „ recebido .	mais	46		
„ „ em transito . . .	menos	57	„ menos	158$210
Total . . .	menos	505	„ mais	411$330

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

No trafego proprio	mais	356	produzindo menos	22$400
„ „ extranho despachado	menos	370	„ „	637$670
„ „ „ recebido .	menos	573		
„ „ em transito . . .	mais	167	„ „	34$590
Total . . .	menos	420	„ „	694$660

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

		kilos		
No trafego proprio	mais	179.376	produzindo mais	3:019$300
„ „ extranho despachado	„	134.892	„ „	8:421$830
„ „ „ recebido .	„	78.952		
„ „ em transito . . .	„	878.975	„ „	24:046$930
Total . . .	„	1.272.195	„ „	35:488$060

Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros

No trafego proprio	mais	558	produzindo mais	371$300
„ „ extranho despachado	menos	123	„ menos	435$360
„ „ „ recebido .	„	105		
„ „ em transito . . .	„	13	„ mais	137$970
Total . . .	mais	317	„ mais	73$910

Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas

No trafego proprio	menos	643	produzindo menos	1:861$700
„ „ extranho despachado	„	1.704	„ „	2:835$100
„ „ „ recebido .	mais	96		
„ „ em transito . . .	„	47	„ mais	19$630
Total . . .	menos	2.204	„ menos	4:677$170

Valores, bagagens. encommendas e animaes da tabella 9

		kilos		
No trafego proprio	mais	389.445	produzindo mais	9:642$100
„ „ extranho despachado	„	20.577	„ „	17:641$450
„ „ „ recebido .	„	102.367		
„ „ em transito . . .	„	40.137	„ „	3:204$460
Total . . .	„	552.526	„ „	30:488$010

7.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego	1906				1905			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linhas de 1,m60 e de 0,m60								
Proprio . . .	2.897.855	20:777$000	41.144.556	206:357$200	1.367.117	9:568$400	45.585.258	191:253$000
Extranho Desp.do	98.884.638	2.984:217$540	19.313.621	1.193:383$330	47.227.628	1.402:288$950	19.113.497	1.118:070$310
Extranho Rec.do	511.080		90.574.173		256.985		76.805.208	
Em transito .	478.238.199	6.721:103$490	204.871.499	2.127:623$350	300.942.711	4.076:187$110	190.347.114	1.927:273$735
Total .	580.531.772	9.726:098$030	355.903.849	3.527:363$880	349.794.441	5.488:044$460	331.851.077	3.236:597$045
Linhas de 1,m00. — Secção Rio Claro								
Proprio . . .	10.265.088	46:502$700	36.660.754	201:581$000	6.578.297	28:105$200	33.157.775	170:863$800
Extranho Desp.do	158.694.081	6.653:250$660	19.798.596	1.539:644$080	93.968.199	3.963:287$230	25.676.265	1.350:857$475
Extranho Rec.do	140.559		58.434.566		22.395		47.113.455	
Em transito .	48.801.902	1.835:195$440	14.142.918	217:100$840	21.249.616	790:500$560	15.265.485	206:119$090
Total .	217.901.630	8.534:948$800	129.036.834	1.958:325$920	121.818.507	4.781:892$990	121.212.980	1.727:840$365

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60						
1897	14.443	48:587$480	9.282	472:558$300	652.496	11.070:066$180
1898	13.960	42:617$350	8.556	432:021$780	607.820	10.348:378$280
1899	14.724	38:856$480	7.519	369:418$880	636.410	11.200:077$620
1900	19.311	44:164$920	7.471	361:490$700	642.551	11.963:948$090
1901	12.122	31:450$620	7.640	362:179$770	847.038	14.541:734$980
1902	8.686	27:697$790	7.492	347:329$720	794.641	12.682:068$310
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
1904	13.220	25:624$750	6.951	288:853$940	696.136	9.107:530$760
1905	14.622	23:937$430	7.097	287:613$590	681.645	8.724:641$505
1906	13.697	23:654$100	8.369	323:101$650	936.436	13.253:461$910
Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro						
1897	16.025	72:999$260	5.100	275:054$340	178.483	5.197:721$810
1898	14.248	64:215$250	4.254	239:441$430	164.129	4.879:354$330
1899	15.401	56:868$040	3.655	202:001$650	174.185	5.417:686$200
1900	20.090	70:034$930	3.815	201:316$000	191.724	5.620:250$870
1901	12.993	45:224$170	4.163	215:456$300	273.625	8.165:129$640
1902	8.397	33:163$830	3.901	207:740$240	271.603	8.008:020$670
1903	9.831	35:836$790	3.222	175:299$440	231.158	6.511:877$390
1904	14.790	33:151$050	3.240	177:639$380	228.858	6.013:592$160
1905	20.356	39:197$540	3.493	187:498$820	243.031	6.509:733$355
1906	18.469	34:594$280	4.046	217:986$830	346.939	10.493:274$720
Via Fluvial						
1897	33	42$340	44	2:872$050	13.486	294:485$390
1898	31	30$890	41	2:453$980	15.914	323:920$140
1899	109	101$690	35	2:084$650	16.881	354:897$370
1900	102	179$950	44	2:431$680	17.044	366:331$890
1901	71	203$080	36	1:836$640	15.851	318:352$840
1902	6	3$700	12	555$520	9.474	203:947$410
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
Todas as linhas						
1897	27.173	121:629$080	12.749	750:484$690	690.645	16.562:263$380
1898	25.048	106:863$490	11.338	673:917$190	640.162	15.551:652$750
1899	26.542	95:826$210	9.996	573:405$180	660.728	16.972:661$190
1900	31.819	114:379$800	10.162	565:238$380	676.812	17.950:533$850
1901	21.963	76:877$870	10.607	579:472$110	883.992	23.025:217$460
1902	15.955	60:865$320	10.215	555:525$480	832.798	20.894:036$390
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910
1904	24.420	58:775$800	9.123	466:493$320	733.522	15.121:122$920
1905	29.638	63:134$970	9.477	475:112$410	725.400	15.234:374$860
1906	26.985	58:248$380	10.989	541:088$480	983.642	23.746:736$630

Considerando separadamente o café, temos:

ANNOS	Quantidade em,			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Saccos de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
			Bitolas de 1,m60 e de 0,m60				
1897 . . .	284.370	4.739.508	18.958.033	6.683:783$220	23$504	$250,2	$003,7
1898 . . .	264.191	4.403.182	17.612.728	6.437:482$630	24$367	$261,1	$003,9
1899 . . .	309.639	5.160.650	20.642.600	7.661:302$740	24$743	$258,2	$003,9
1900 . . .	337.793	5.629.890	22.519.561	8.260:966$880	24$456	$258,3	$003,9
1901 . . .	504.351	8.405.855	33.623.422	10.500:875$810	20$820	$222,1	$003,3
1902 . . .	435.877	7.264.614	29.058.455	8.620:830$400	19$778	$211,4	$003,2
1903 . . .	376.062	6.267.696	25.070.784	6.417:155$590	17$064	$193,5	$002,9
1904 . . .	359.130	5.985.498	23.941.992	5.667:729$940	15$782	$180,8	$002,7
1905 . . .	349.794	5.829.907	23.319.629	5.488:044$460	15$690	$178,8	$002,7
1906 . . .	580.532	9.675.530	38.702.118	9.726:098$030	16$753	$175,3	$002,6
			Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro				
1897 . . .	78.730	1.312.166	5.248.664	3.291:441$630	41$806	$317,1	$004,7
1898 . . .	69.435	1.157.250	4.629.000	2.992:123$790	43$092	$322,5	$004,8
1899 . . .	87.306	1.455.100	5.820.402	3.773:562$710	43$222	$306,3	$004,5
1900 . . .	97.683	1.628.056	6.512.224	3.838:199$870	39$292	$284,0	$004,3
1901 . . .	165.359	2.755.980	11.023.920	6.174:000$750	37$337	$250,6	$003,7
1902 . . .	157.501	2.625.012	10.500.047	5.868:230$380	37$258	$246,5	$003,7
1903 . . .	119.592	1.993.209	7.972.836	4.554:883$140	38$087	$250,4	$003,7
1904 . . .	110.680	1.844.666	7.378.666	4.164:812$120	37$629	$261,9	$003,9
1905 . . .	121.818	2.030.308	8.121.234	4.781:892$990	39$254	$253,1	$003,8
1906 . . .	217.902	3.631.694	14.526.775	8.534:948$800	39$168	$259,7	$003,9

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Saccos de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
Via Fluvial							
1897 . . .	6.274	104.572	418.288	172:559$850	27$504	$237,2	$003,5
1898 . . .	8.274	137.900	551.602	225:612$630	27$267	$235,2	$003,5
1899 . . .	9.721	162.021	648.085	273:568$200	28$142	$233,1	$003,5
1900 . . .	10.476	174.601	698.405	290:622$670	28$696	$235,8	$003,5
1901 . . .	8.931	148.857	595.427	238;548$620	26$710	$209,9	$003,1
1902 . . .	3.324	55.407	221.628	147:055$300	44$240	$491,0	$007,4
1903 . . .	69	1.155	4.620	2:941$660	42$633	$512,7	$007,7
Todas as linhas							
1897 . . .	284.370	4.739.508	18.958.033	10.147:784$700	35$685	$269,6	$004,0
1898 . . .	264.191	4.403.182	17.612.728	9.655:219$050	36$546	$276,7	$004,1
1899 . . .	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708:433$650	37$791	$271,3	$004,1
1900 . . .	338.453	5.640.882	22.563.528	12.389:789$420	36$607	$266,1	$004,5
1901 . . .	505.430	8.423.838	33.695.354	16.913:425$180	33$463	$231,5	$003,5
1902 . . .	436.198	7.269.960	29.079.841	14.636:116$080	33$554	$225,6	$003,4
1903 . . .	302.863	6.381.059	25.524.238	10.974:980$390	28$665	$213,7	$003,2
1904 . . .	365.803	6.096.711	24.386.842	9.832:542$060	26$879	$208,1	$003,1
1905 . . .	356.396	5.939.928	23.759.714	10.269:937$450	28$816	$207,1	$003,0
1906 . . .	590.797	9.846.617	39.386.467	18.261:046$830	30$909	$206,3	$003,1

Confrontando o transporte de mercadorias em 1906, com o registrado em 1905, observa-se o seguinte:

Café

Ao contrario do que vinha tendo logar desde o anno de 1902, houve este anno grande augmento na quantidade de café transportado nas linhas da Companhia Paulista.

O total de 590.797 toneladas, transportado este anno, foi o maximo até hoje alcançado. Até então, o maior numero de toneladas que a Companhia Paulista transportara era de 505.430, o que se realisou no anno de 1901.

A receita deste anno, proveniente do transporte de café, na importancia de 18.261:046$830, excedeu a do anno de 1901, na importancia de 16.913:425$180, a maxima arrecadada desde a inauguração do trafego da Companhia Paulista, de 1.347:621$650. Este excesso da receita foi producto do augmento de 85.367 toneladas, differença entre a quantidade transportada em 1906 e a transportada em 1901.

Examinando os transportes de café, feitos em 1906, em cada uma das linhas da Companhia e comparando-os com os do anno anterior, notam-se os seguintes resultados:

Linhas de 1m,60 e de 0m,60

		kilos		
No trafego proprio . . .	mais	1.530.738	produzindo mais	11:208$600
„ „ extranho despachado	„	51.657.010	„ „	1.581:928$590
„ „ „ recebido .	„	254.095		
„ „ em transito . . .	„	177.295.488	„ „	2.644:916$380
Total . . .	„	230.737.331	„ „	4.238:053$570

Secção Rio Claro

		kilos		
No trafego proprio . . .	mais	3.686.791	produzindo mais	18:397$500
„ „ extranho despachado	„	64.725.882	„ „	2.689:963$430
„ „ „ recebido .	„	118.164		
„ „ em transito . . .	„	27.552.286	„ „	1.044:694$880
Total . . .	„	96.083.123	„ „	3.753:055$810

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado nos dois ultimos annos nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Bitolas de 1,m60 e de 0,m60

Estações	1906				1905			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	Despachada			Recebida kilos	Despachada		
		Kilos	Saccas			Kilos	Saccas	
Proprio e Extranho								
Jundiahy	18.046	4.498	74	158$340	6.608	1.428	24	91$410
Louveira	—	1.010.189	16.837	4:016$920	—	605.263	10.087	2:298$370
Rocinha	125	3.833.920	63.899	20:941$990	236	1.923.075	32.051	10:416$560
Vallinhos	293	6.637.424	110.623	48:552$050	30	3.078.158	51.303	22:431$580
Campinas	55.336	6.505.564	108.426	69:187$400	52.148	2.743.374	45.723	29:690$000
Bôa Vista	30.676	672.985	11.217	5:945$130	14.023	225.025	3.751	1:925$460
Rebouças	1.256	1.240.287	20.671	17.268$180	1.320	764.783	12.746	9:104$540
Villa Americana	3.720	513.115	8.552	5:902$410	2.772	138.418	2.307	1:940$330
Tatú	109	444.454	7.408	7:881$590	272	356.794	5.946	6:482$460
Limeira	156.404	6.838.141	113.969	153:935$740	30:458	3.767.340	62.789	85:277$180
Cordeiro	2.706	2.820.690	47.011	70:315$990	1.516	1.686.047	28.101	41:672$530
Santa Gertrudes	237.721	3.099.886	51.665	85:424$150	143.337	1.669.238	27.821	45:743$290
Rio Claro	60	2.863.671	47.728	80:410$240	492	885.615	14.760	24:952$300
Remanso	329	978.470	16.308	25:988$300	226	434.796	7.247	10:148$120
Araras	1.832	3.461.153	57.686	97:958$780	1.406	1.795.811	29.930	50:008$160
Loreto	—	287.223	4.787	8:498$640	—	204.967	3.416	6:045$500
Elehu Root	126	2.455.726	40.928	74:999$830	—	1.608.335	26.805	48:488$060
São Bento	—	2.564.932	42.749	78:642$990	—	1.763.041	29.384	55:679$800
Leme	147	3.619.742	60.329	118:596$730	83	1.776.585	29.610	57:302$730
Souza Queiroz	—	1.293.710	21.562	40:191$590	840	711.309	11.855	20:300$450
Pirassununga	728	3.654.049	60.901	131:741$250	30	1.674.360	27.906	60:052$630
Porto Ferreira	173	6.553.223	109.221	250:556$280	—	2.281.668	38.028	86:860$190
Descalvado	834	6.449.344	107.489	255:129$300	277	3.295.419	54.924	129:455$650
Emas	37	345.064	5.751	12:838$880	—	38.296	638	1:427$230
Baguassú	—	2.307.383	38.456	81:961$580	—	892.915	14.882	32:905$910
Santa Silveria	—	5.672.796	94.547	220:961$110	—	2.461.688	41.028	95:544$990
Santa Cruz	—	4.060.065	67.668	161:526$630	32	1.468.484	24.475	58:217$190
Santa Veridiana	—	4.027.169	67.119	162:459$010	—	1.665.724	27.762	66:696$570
Tombadouro	—	2.026.858	33.781	79:802$680	—	1.723.797	28.730	68:329$870
Santa Rita	422	10.030.792	167.180	408:455$500	159	3.796.925	63.282	154:024$650
São Miguel	—	223.847	3.731	9:048$200	—	212.425	3.541	8:545$980
Pantano	—	1.957.671	32.628	79:348$290	60	1.220.805	20.338	49:360$600
Aurora	—	3.328.452	55.474	136:348$540	660	1.723.337	28.722	70:437$060
Somma	511.080	101.782.493	1.696.375	3.004:994$540	256.985	48.594.745	809.912	1.411:857$350
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Rio Claro	—	35.439	6.995	—	—	199.286	3.321	—
C.ª Mogyana	—	419.721	591	—	—	19.721	329	—
„ R. F. Campineiro	—	484	8	—	—	158	3	—
„ Funilense	—	120	2	—	—	—	—	—
„ Itatibense	—	14.727	245	(1) —	—	3.855	64	(1) —
„ E. F. Araraquara	—	1.186	20	—	—	324	5	—
„ E. F. Sorocabana	—	38.979	650	—	—	33.357	556	—
„ E. F. Dourado	—	299	5	—	—	171	3	—
„ Bragantina	—	125	2	—	—	113	2	—
Somma	—	511.080	8.518	—	—	256.985	4.283	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
Rio Claro	—	158.272.354	2.637.873	2.972:194$110	—	93.767.607	1.562.793	1.738:207$240
C.ª Mogyana	—	255.278.426	4.254.640	2.719:270$130	—	177.969.839	2.966.164	1.883:272$280
„ R. F. Campineiro	—	8.672.945	144.549	92:467$000	—	4.950.367	82.506	52:321$910
„ Funilense	—	331.066	5.518	3:447$780	—	72.857	1.214	764$320
„ Itatibense	—	6.883.010	114.717	18:310$320	—	2.933.058	48.885	7:735$380
„ E. F. Araraquara	—	34.808.206	580.137	656:179$510	—	16.570.561	276.176	307:163$770
„ E. F. Dourado	—	13.992.192	233.203	259:234$640	—	4678.422	77.974	86:722$210
Somma	—	478.238.199	7.970.637	6.721:103$490	—	300.942.711	5.015.712	4.076:187$110
Total geral	511.080	580.531.772	9.675.530	9.726:098$030	256.985	349.794.441	5.829.907	5.488:044$460

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

Estações	1906 Quantidade Recebida kilos	1906 Quantidade Despachada Kilos	1906 Quantidade Despachada Saccas	1906 Receita	1905 Quantidade Recebida kilos	1905 Quantidade Despachada Kilos	1905 Quantidade Despachada Saccas	1905 Receita
Proprio e Extranho								
Rio Claro	7.382	1.808	30	243$110	6.351	1.835	31	196$030
Morro Grande	2.054	1.568.185	26.136	17:214$640	—	1.165.634	19.427	13:457$340
Corumbatahy	—	1.567.254	26.121	26:231$730	—	986.133	16.435	16:454$690
Annapolis	—	2.656.575	44.276	52:852$580	—	1.471.812	24.530	29:390$250
Oliveiras	—	919.385	15.323	19:087$100	—	420.068	7.001	8:685$840
Visc. do Rio Claro	—	544.107	9.068	12:051$320	—	142.082	2.368	3:817$450
Colonia	—	1.513.663	25.227	38:639$590	—	750.448	12.508	19:125$540
São Carlos	28.118	6.166.648	102.777	172:768$510	12:347	1.257.277	20.955	33:477$070
Visconde Pinhal	—	3.680.347	61.339	99:576$690	35	2.145.304	35.755	64:149$140
Fortaleza	19.000	2.424.426	40.407	80:371$840	—	695.465	11.591	23:473$670
Ouro	234	2.379.035	39.651	72:839$160	—	1.178.298	19.638	34:577$220
Araraquara	377	7.624.796	127.080	286:446$460	340	4.141.445	69.024	153:246$050
Americo Brasilense	54.185	2.401.366	40.023	86:241$130	98	1.320.114	22.002	40:908$970
Santa Lucia	—	3.300.328	55.006	113:359$160	394	1.709.130	28.485	58:232$720
Rincão	692	1.635.042	27.251	53:671$490	100	599.375	9.990	18:556$500
Motuca	111	211.658	3.527	977$430	—	108.275	1.804	722$590
Hammond	427	2.013.848	33.564	94:015$450	—	2.093.644	34.894	97:723$360
Guariba	326	3.890.109	64.835	191:134$740	106	2.710.791	45.180	120:498$230
Corrego Rico	—	2.120.778	35.346	100:214$970	—	1.741.667	29.028	80:209$630
Jaboticabal	594	5.162.279	86.038	241:139$560	708	3.925.379	65.423	165:139$420
Gramminha	—	2.314.545	38.576	59:586$250	37	1.384:765	23.080	29:502$150
Ibitirama	—	5.623.350	93.723	263:352$660	—	4.456.242	74.271	207:327$290
Tayuva	242	4.358.742	72.646	209:205$310	23	2.719.698	45.327	125:915$240
Andes	—	2.568.059	42.801	103:655$810	—	1.887.460	31.457	63:197$240
Bebedouro	—	5.052.761	84.213	258:092$650	174	3.556.777	59.279	158:860$060
Babylonia	—	1.320.373	22.006	42:072$830	—	1.098.038	18.301	33:846$000
Floresta	—	1.822.587	30.377	59:552$480	—	1.071.678	17.861	34:885$670
Canchim	—	989.384	16.490	32:927$800	—	426.390	7.107	14:154$760
Capão Preto	—	1.599.784	26.663	38:163$630	—	671.002	11.183	20:293$930
Agua Vermelha	328	3.328.742	55.479	94:785$010	—	1.747.793	29.130	58:006$050
Ararahy	—	1.132.872	18.881	36:248$650	—	531.670	8.861	18:363$400
Alfredo Ellis	—	522.284	8.705	20:016$220	—	—	—	—
Santa Eudoxia	—	3.221.800	53.697	128:160$500	60	1.414.645	23.578	55:942$460
Angico	—	527.771	8.796	15:200$340	—	95.604	1.593	2:661$790
Monjolinho	25.087	2.003.301	33.388	61:039$030	—	1.250.893	20.848	37:536$310
Jacaré	41	1.393.487	23.225	41:235$970	500	988.070	16.468	31:290$430
Ribeirão Bonito	260	2.630.154	43.836	87:843$470	60	2.182.737	36.379	73:951$570
Morro Pellado	120	1.281.375	21.356	32:576$910	60	1.031.144	17.186	28:077$630
Campo Alegre	—	1.787.699	29.795	49:008$290	173	1.153.714	19.228	32:039$470
Brotas	275	2.025 835	33.764	65:995$820	271	1.644.977	27.416	55:169$240
Espraiado	—	1.965:289	32.755	65:170$140	—	650.876	10.848	22:401$140
Torrinha	—	2.201:905	36.698	89:633$210	—	1.746.911	29.116	67:977$590
Ventania	37	1.165.545	19.426	40:762$980	—	879.370	14.656	30:249$480
Dois Corregos	182	4 574.957	76.249	193:944$790	56	1.513.604	25.226	63:361$940
Mineiros	—	991.378	16.523	43:149$190	60	348.466	5.808	14:877$210
Banharão	—	1.829.356	30.489	84:144$400	—	521.083	8.685	23:415$790
Jahú	267	34.290.329	571.506	1.633:699$990	211	20.430.344	340.506	968:314$860
Saldanha Marinho	—	1.288.553	21.476	57:153$590	—	929.689	15.495	40:775$770
Capim Fino	—	1.406.312	23.438	58:966$430	—	1.346.740	22.445	51:312$180
Falcão Filho	—	629.678	10.495	26:682$420	—	208.123	3.469	7:798$850
Campos Salles	—	714.741	11.912	33:974$490	60	146.396	2.440	5:174$070
Iguatemy	—	1.158.301	19.305	41:406$320	—	207.133	3.452	8:960$570
Ayrosa Galvão	—	1.036.071	17.268	26:124$240	34	185.849	3.098	604$420
Pederneiras	—	1.897.501	31.625	89:864$330	—	1.017.802	16.963	45:966$810
Piatan	—	21.658	361	64$030	—	—	—	—
S. Paulo dos Agudos	75	47.307	788	171$230	62	85.083	1.418	3.855$230
Taperão	—	813.862	13.564	41:846$570	—	453.093	7.552	23:056$900
Itaguá	—	323.362	5.389	11:471$470	—	6.620	110	22$800
Batalha	—	52.711	879	186$100	—	27.496	458	67$400
Piratininga	—	1.098.599	18.310	53:571$970	60	773.330	12.889	38:760$060
Guatapará	70	4.679 074	77.985	206:880$750	—	4.049.860	67.498	176:971$820
Guarany	—	2.008.218	33.470	91:841$580	15	1.852.400	30.873	82:057$440
Martinho Prado	—	3.684.918	61:415	175:210$670	—	3.727.038	62.117	176:186$200
Barrinha	—	753.464	12.558	36:623$820	—	315.333	5.256	15:175$920
Macuco	—	62.578	1.043	2:095$140	—	5.686	95	12$200
Pitangeiras	75	2.751.572	45.860	136:742$740	—	1.234.312	20.573	60:945$280
Cascalho	—	95.266	1.588	130$700	—	120	2	5$800
Pontal	—	130.122	2.169	443$780	—	6.266	105	22$300
Total	140.559	168.959.169	2.815.986	6.699:753$360	22.395	100.546.496	1.675.775	3.991:392$430
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Bitolas 1.m60 e 0.m60	—	3.016	50	—	—	456	8	—
E. F. Araraquara	—	107.639	1.794	—	—	7.408	123	—
E. F. Dourado	—	28.790	480	(1) —	—	13.885	231	(1) —
Mogyana	—	617	11	—	—	336	6	—
Sorocabana e Ituana	—	377	6	—	—	310	5	—
Itatibense	—	120	2	—	—	—	—	—
Total	—	140.559	2.343	—	—	22.395	373	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
E. F. Araraquara	—	34.809.392	580.157	1.336:615$800	—	16.570.925	276.182	622:925$230
F. F. Dourado	—	13.992.510	233.208	498:579$640	—	4.678.691	77.978	167:575$330
Total	—	48.801.902	813.365	1.835:195$440	—	21.249.616	354.160	790:500$560
Total geral	140.559	217.801.630	3.631.694	8.534:948$800	22.395	121.818.507	2.030.308	4.781:892$990

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

O movimento de café, total, transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1901 a 30 de Junho de 1902		De 1 de Julho de 1902 a 30 de Junho de 1903		De 1 de Julho de 1903 a 30 de Junho de 1904		De 1 de Julho de 1904 a 30 de Junho de 1905		De 1 de Julho de 1905 a 30 de Junho de 1906	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. das linhas de 1,m60 e 0,m60	80.838	1.338.968	63.514	1.058.572	49.047	817.444	56.837	947.275	44.191	736.524
C. P. da Secção Rio Claro	164.478	2.741.303	116.152	1.935.859	78.532	1.308.874	87.784	1.463.074	94.410	1.573.503
C. P. da Via Fluvial	8.216	136.923	1.957	32.613	—	—	—	—	—	—
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista	253.032	4.217.194	181.623	3.027 044	127.579	2.126.318	144.621	2.410.340	138.601	2.310.027
Do Ramal Ferreo Campineiro	7.992	133.194	7.124	118.731	3.706	61.766	6.091	101.515	3.277	54.617
Da Companhia Itatibense	5.572	92.867	5.806	96.766	1.988	33.141	4.648	77.463	2.484	41.398
" " Araraquara	16.427	273.783	17.384	289.739	8.844	147.396	11.411	490.180	17.388	289.797
" " Dourado	6.669	111.156	5.552	92.528	4.539	75.652	6.437	107.289	4.718	78.636
" " Funilense	—	—	—	—	—	—	—	—	106	1.768
Total da zona da Companhia Paulista	289.692	4.828.194	217.489	3.624.808	146.656	2.444.273	173.208	2.886.796	166.574	2.776.243
Da Companhia Mogyana	237.224	3.953.737	194.170	3.236.172	168.314	2.805.238	192.419	3.206.977	176.725	2.945.423
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista	526.916	8.781.931	411.659	6.860.980	314.970	5.249.511	365.627	6.093.773	343.299	5.721.666
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railway	—	10.165.044	—	8.349.783	—	6.397.441	—	7.423.002	—	6.982.885
Relação do café, transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos	—	86 %	—	82 %	—	82 %	—	82 %	—	82 %

Diversas mercadorias

O trafego geral de mercadorias, com excepção do café, nas diversas linhas da Companhia, offerece em 1906 o augmento de 23.841 toneladas no peso e de 521:252$390 na receita.

Para esse augmento no peso concorreu a importação com 37.232 toneladas, como adiante se verá.

Temos chamado de importação as cargas recebidas em Jundiahy, da São Paulo Railway, e que nos ultimos cinco annos constam do seguinte quadro, que tambem mostra o destino dessas cargas.

PARA	1902	1903	1904	1905	1906
	TONELADAS				
As estações das linhas de 1m,60 e de 0m,60	94.258	75.373	78.609	72.636	86.292
As estações da Secção Rio Claro	49.083	38.902	38.715	41.302	51.948
As estações da Via Fluvial	1.960	143	—	—	—
Todas as estações da Companhia Paulista	145.301	114.418	117.234	113.938	138.240
As estações do R. Ferreo Campineiro	1.250	982	1.620	2.774	1.857
As estações da E. de F. Funilense	—	—	—	240	1.022
As estações da Companhia Itatibense	2.636	2.368	2.271	2.392	3.582
As estações da Companhia E. F. Araraquara	5.514	4·069	4.932	5.505	7.559
As estações da Companhia Mogyana	93.414	77.539	89.641	91.942	101.937
As estações da Companhia Dourados	1.934	1.372	1.598	2.731	2.557
TOTAL GERAL	250.049	200.748	217.386	219.522	256.754

Comparando as quantidades das mercadorias diversas, transportadas em 1906, em cada uma das linhas da Companhia, com as do anno anterior, notam-se as seguintes differenças:

Linhas de 1m,60 e de 0m,60

No trafego proprio	menos	4.440.702	kilos	produzindo mais	15:104$200
,, ,, extranho despachado	mais	200.124	,,	,, ,,	75:313$020
,, ,, ,, recebido .	,,	13.768.965	,,		
,, ,, em transito . . .	,,	14.524.385	,,	,, ,,	200:349$615
Total	mais	24.052.772	,,	,, ,,	290:766$835

Secção RIO CLARO

No trafego proprio	mais	3.502.979	kilos	produzindo mais	30:717$200
,, ,, extranho despachado	menos	5.877.669	,,	,, ,,	188:786$605
,, ,, ,, recebido .	mais	11.321.111	,,		
,, ,, em transito . . .	menos	1.122.567	,,	,, ,,	10:981$750
Total	mais	7.823.854	,,	,, ,,	230:485$555

Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dois ultimos annos foi o seguinte:

Em Campinas, entre Paulista e a Mogyana	1906	1905
Toneladas de café	255.316	177.991
„ „ outras mercadorias, procedentes da Mogyana	13.058	13.173
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	105.304	95.165
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	2.489	1.944
Animaes das tabellas 10 e 11	2.303	1.938
Carros e carroças	39	25
Passageiros de 1.ª classe	21.553	21.198½
„ „ 2.ª classe	33.891	33.674

Em Rio Claro, entre as linhas de 1,m60 e de 1,m00 da Companhia Paulista:

	1906	1905
Toneladas de café	207.498	115.217
„ „ outras mercadorias, procedentes das linhas de 1,m00	20.056	30.171
Toneladas de outras mercadorias para as linhas de 1,m00	67.302	53.881
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.019	1.109
Animaes das tabellas 10 e 11	3.398	5.350
Carros e carroças	15	16
Passageiros de 1.ª classe	18.060	17.549½
„ „ 2.ª classe	42.545½	39.095

Em Jundiahy Paulista, entre a Paulista e a E. de F. Sorocabana:

	1906	1905
Toneladas de café	49	42
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana	2.718	2.318
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana	640	742
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	88	145
Animaes das tabellas 10 e 11	214	105
Carros e carroças	2	2
Passageiros de 1.ª classe	932½	524½
„ „ 2.ª classe	180½	493

Em Louveira, entre a Paulista e a Itatibense:

	1906	1905
Toneladas de café	6.898	2.946
„ „ outras mercadorias procedentes da Itatibense	431	376
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	4.402	2.855
Toneladas de bagagens. encommendas e animaes da tabella 9	482	395
Animaes das tabellas 10 e 11	800	1.056
Carros e carroças	2	5
Passageiros de 1.ª classe	4.844	3.046½
„ „ 2.ª classe	4.971	7.611½

Em Campinas, entre a Paulista e o Ramal Ferreo Campineiro, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito pelo pessoal da Companhia:

	1906	1905
Toneladas de café	8.674	4.951
„ „ outras mercadorias procedentes do Ramal Ferreo	84	791
Toneladas de outras mercadorias para o Ramal Ferreo	2.315	3.288
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	61	88
Animaes das tabellas 10 e 11	65	97
Carros e carroças	—	6
Passageiros de 1.ª classe	—	11
„ „ 2.ª classe	9	25

Em Campinas, entre a Paulista e a E. de F. Funilense:

	1906	1905
Toneladas de café	332	73
„ „ outras mercadorias procedentes da E. de F. Funilense	1.868	375
Toneladas de outras mercadorias para a E. de F. Funilense	1.525	457
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	41	11
Animaes das tabellas 40 e 11	9	10
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	82	26
„ „ 2.ª classe	105½	18½

Em Ribeirão Bonito, entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1906	1905
Toneladas de café	14.022	4.693
„ „ outras mercadorias procedentes da Dourado	663	428
Toneladas de outras mercadorias para a Dourado	4.019	3.577
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	143	111
Animaes das tabellas 10 e 11	156	232
Carros e carroças	1	3
Passageiros de 1.ª classe	2.227	2.104
„ „ 2.ª classe	6.358 ½	5.149

Em Porto Ferreira, entre a linha de 1,m60 e a de Santa Rita, de 0,m60, ambas da Companhia Paulista:

	1906	1905
Toneladas de café	12.030	5.517
„ „ outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita	176	176
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita	4.125	3.105
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	146	140
Animaes das tabellas 10 e 11	210	341
Carros e carroças	2	4
Passageiros de 1.ª classe	2.865	2.888
„ „ 2.ª classe	5.554	12.802

Em Descalvado, entre a linha de 1,m60 e a Descalvadense, de 0,m60, ambas da Companhia Paulista:

	1906	1905
Toneladas de café	5.491	3.150
„ „ outras mercadorias procedentes da Descalvadense	156	120
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense	1.258	938
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	27	27
Animaes das tabellas 10 e 11	41	47
Carros e carroças	—	2
Passageiros de 1.ª classe	308	318 ½
„ „ 2.ª classe	849	867

Em S. Paulo dos Agudos entre a Paulista e a E. de F. Sorocabana:

	1906	1905
Toneladas de Café	0.077	—
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana	14	3
Toneladas de outros mercadorias para a Sorocabana	19	4
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	16	5
Animaes das tabellas 10 e 11	1	—
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	1	—
„ „ 2.ª classe	5½	8

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a E. de F. de Araraquara, porque, sendo ambas da mesma bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

Total do movimento de baldeação

	1906	1905
Toneladas de café	(1) 510.310	(2) 314.582
„ „ outras mercadorias	230.133	211.945
„ „ bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	4.510	3.977
Animaes das tabellas 10 e 11	7.197	9.176
Carros e carroças	61	63
Passageiros de 1.ª classe	50.872½	47.666½
„ „ 2.ª classe	94.469½	99.743

Foram considerados passageiros em baldeação sómente os portadores de bilhetes em trafego mutuo de uma linha para outra.

(1) Corresponde a 8.505.167 saccas de 60 kilos ou 86% do total transportado em 1906.

(2) Corresponde a 5.243.866 saccas de 60 kilos ou 88% do total transportado em 1905.

3.º — Despesa

A despesa da Companhia foi:

em 1906 . . . . 8.659:739$026
em 1905 . . . . 8.698:431$263

Differença para menos em 1906 . . 38:692$237

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

Linhas	1906	1905	Differenças em 1906	
			para mais	para menos
Linhas de 1m,60 e de 0m,60	4.593:845$518	4.615:697$775	. . . . . .	21:852$257
Linhas de 1m,00 — **Secção Rio Claro**	3.817:744$837	3.914:750$698	. . . . . .	97:005$861
Todas as linhas	8.411:590$355	8.530:448$473	. . . . . .	118:858$118
Escriptorio Central	248:148$671	167:982$790	80:165$881	. . . . . .
Total Geral . . .	8.659:739$026	8.698:431$263	. . . . . .	38:692$237

A despesa geral da Companhia, a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despesa	Differença por cento	
		para mais	para menos
1872	186:262$224		
1873	259:823$154	44,8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267:930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	—	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	—	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	—	8,5
1891	2.510:912$371	57,1	
1892	4.920:252$529	95,9	
1893	6.180:472$486	25,6	
1894	5.601:166$385	—	9,3
1895	6.822:049$974	21,7	
1896	9.193:917$367	34,7	
1897	9.894:766$943	7,5	
1898	10.070:984$850	1,7	
1899	9.310:469$827	—	12,0
1900	9.132:355$850	—	1,9
1901	9.897:085$933	8,3	
1902	11.303:315$242	14,2	
1903	9.571:201$900	—	15,3
1904	9.241:364$907	—	3,4
1905	8.698:431$263	—	5,8
1906	8.659:739$026	—	0,4

Até 1897 estão incluidas nas despesas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendo.

A despesa total das vias ferreas, nos dois ultimos annos, é assim discriminada:

Verbas de despesa	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	
			para mais	para menos
Linhas de 1,m60 e de 0,m60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	200:162$536	216:160$060	. . . .	15:997$524
Trafego	1.128:490$892	1.046:868$757	81:622$135	
Telegrapho	190:341$436	182:456$002	7:885$434	
Locomoção	2.041:442$557	2.268:910$560	. . . .	227:468$003
Linha e Edificios	883:885$262	817:276$256	66:609$006	
Despesas de baldeação — com o R. F. Campineiro	6:652$390	7:209$610	. . . .	557$220
Despesas de baldeação — de inflammaveis com a Mogyana	4:500$940	4:211$830	289$110	
Contadoria Central	35:875$070	33:934$410	1:940$660	
Annuncios, sellos e telegrammas	929$840	1:131$330	. . . .	201$490
Aluguel de carros, wagões e encerados á S. P. Railway	32:177$350	16:740$200	15:437$150	
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	4:290$310	371$670	3:918$640	
Impostos	6:665$870	5:152$820	1:513$050	
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	11:660$150	10:543$500	1:116$650	
Despesas judiciaes	1:500$000	822$980	677$020	
Despesas diversas	45:270$915	3:907$790	41:363$125	
Total	4.593:845$518	4.615:697$775	. . . .	
Differença para menos em 1906			21:852$257	

Comprehende em 1906 a despesa extraordinaria de 9:372$418 com os melhoramentos da via permanente. Em 1905 a despesa extraordinrria fôra de 107:095$534.

Verbas de despesa	Em 1906	Em 1905	Differenças em 1906	
			para mais	para menos

Secção Rio Claro

Verbas de despesa	Em 1906	Em 1905	para mais	para menos
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	200:358$201	184:116$358	16:241$843	
Trafego	936:799$760	880:385$748	56:414$012	
Telegrapho	132:797$874	133:659$712	. . . .	861$838
Locomoção	1.308:276$784	1.393:581$915	. . . .	85:305$131
Linha e edificios	1.159:072$743	1.289:309$038	. . . .	130:236$295
Contadoria Central	25:182$810	22:266$340	2:916$470	
Annuncios, sellos e telegrammas	423$600	435$500	. . . .	11$900
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias. . .	100$940	50$000	50$940	
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	100$000	. . . .	100$000
Impostos	1:456$450	1:251$000	205$150	
Despesas judiciaes	1:500$000	42$300	1:457$700	
Aluguel de vagões á E. F. Araraquara	2:629$800	760$560	1:869$240	
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações.	4:420$900	4:138$957	281$943	
Despesas diversas	44:724$975	4:653$270	40:071$705	
Total.	3.817:744$837	3:914:750$698	. . . .	. . . .
Differença para menos em 1906.				97:005$861

Comprehende em 1906 a despesa extraordinaria de 20:707$730 com os melhoramentos da linha. Em 1905 essa despesa fôra de 22:262$185.

As despesas de custeio em 1906 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de 1m,60 e de 0m,60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	194:048$755	6:113$781	—	200:162$536
Trafego	1.021:530$965	97:079$057	9:880$870	1.128:490$892
Telegrapho	166:034$990	20:844$246	3:462$200	190:341$436
Locomoção	923:217$680	1.098:933$977	19:290$900	2.041:442$557
Linha	524:678$700	327:605$662	31:600$900	883:885$262
Diversas despesas accessorias	—	—	149:522$835	149:522$835
Total	2.829:511$090	1.550:576$723	213:757$705	4.593:845$518
Secção Rio Cláro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	194:048$755	6:309$446	—	200:358$201
Trafego	869:110$345	65:216$345	2:473$070	936:799$760
Telegrapho	113:158$550	19:639$324	—	132:797$874
Locomoção	722:411$460	574:420$891	11:444$433	1.308:276$784
Linha	761:356$670	393:790$473	3:925$600	1.159:072$743
Diversas despesas accessorias	—	—	80:439$475	80:439$475
Total	2.660:085$780	1.059:376$479	98:282$578	3.817:744$837

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	388:097$510	12:423$227	—	400:520$737
Trafego	1.890:641$310	162:295$402	12:353$940	2.065:290$652
Telegrapho	279:193$540	40:483$570	3:462$200	323:139$310
Locomoção	1.645:629$140	(1) 1.673:354$868	30:735$333	3.349:719$341
Linhas e Edificios	1.286:035$370	(2) 721:396$135	35:526$500	2.042:958$005
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	34:807$150	34:807$150
Contadoria Central	—	—	61:057$880	61:057$880
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	4:391$250	4:391$250
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	8:122$320	8:122$320
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:353$440	1:353$440
Despesas judiciaes	—	—	3:000$000	3:000$000
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	16:081$050	16:081$050
Diversas outras despesas	—	—	101:149$220	101:149$220
Total	5.489:596$870	2.609:953$202	312:040$283	8.411:590$355

(1) Sendo 796:965$790 de lenha e 272:960$589 de carvão.

(2) Sendo 329:055$430 de dormentes e 183:729$334 de trilhos e accessorios.

No anno de 1905 a despesa geral de todas as linhas é assim discriminada:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	385:353$380	14:923$038	—	400:276$418
Trafego	1.767:124$710	155:321$935	4:807$860	1.927:254$505
Telegrapho	271:135$970	41:667$644	3:312$100	316:115$714
Locomoção	1.955:284$790	[1] 1.681:686$315	25:521$370	3.662:492$475
Linha e Edificios	1.325:811$360	[2] 779:540$724	1:233$210	2.106:585$294
Aluguel de carros, wagons e encerados	—	—	17:500$760	17:500$760
Contadoria Central	—	—	56:200$750	56:200$750
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	421$670	421$670
,, ,, animaes mortos na linha	—	—	100$000	100$000
Impostos	—	—	6:403$820	6:403$820
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:566$830	1:566$830
Despesas judiciaes	—	—	865$280	865$280
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	—	—	14:682$457	14:682$457
Diversas outras despesas	—	—	18:982$500	19:982$500
Total	5.704:710$210	2.673:139$656	152:598$607	8.530$448$473

Feita a comparação das despesas de custeio, em todas as linhas, do anno de 1906 com as do anno anterior, obtem-se as seguintes differenças:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	+ 2:744$130	— 2:499$811	—	+ 244$319
Trafego	+ 123:516$600	+ 6:973$467	+ 7:546$080	+ 138:036$147
Telegrapho	+ 8:057$570	— 1:184$074	+ 150$100	+ 7:023$596
Locomoção	— 309:655$650	— [1]) 8:331$447	+ 5:213$963	— 312:773$134
Linha e Edificios	— 39:775$990	— [2]) 58:144$589	+ 34:293$290	— 63:627$289
Aluguel de carros, wagons e encerados	—	—	+ 17:306$390	+ 17:306$390
Contadoria Central	—	—	+ 4:857$130	+ 4:857$130
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	+ 3:969$580	+ 3:969$580
„ „ animaes mortos na linha	—	—	— 100$000	— 100$000
Impostos	—	—	+ 1:718$500	+ 1:718$500
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	— 213$390	— 213$390
Despesas judiciaes	—	—	+ 2:134$720	+ 2:134$720
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	—	—	+ 1:398$593	+ 1:398$593
Diversas outras despesas	—	—	+ 81:166$720	+ 81:166$720
Total	— 215:113$340	— 63:186$454	+ 159:441$676	— 118:858$118

[1]) Sendo — 51:817$620 de lenha e + 216:460$749 de carvão.

[2]) Sendo — 93:341$647 de dormentes e — 26:476$722 de trilhos e accessorios.

As despesas de pessoal e material, no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro:

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1902....	3.334:734$388	2.682:155$551	2.618:277$072	1.601:477$875	163:923$117	57:440$056	6.116:934$577	4.341:073$482
1903....	3.122:683$690	1.589:241$202	2.823:404$684	1.236:855$794	28:935$782	6:910$149	5.975:024$156	2.833:007$145
1904....	3.208:370$678	1.621:030$273	2.867:107$652	1.119:599$388	—	—	6.075:478$330	2.740:629$661
1905....	3.004:620$295	1.496:555$000	2.700:089$915	1.176:584$656	—	—	5.704:710$210	2.673:139$656
1906....	2.829:511$090	1.550:576$723	2.660:085$780	1.059:376$479	—	—	5.489:596$870	2.609:953$202

O quadro anterior mostra que em 1906 a despesa total de custeio diminuiu na importancia total de 118:858$118. Deduzindo, porém, as quotas correspondentes aos serviços extraordinarios feitos nos dois ultimos annos, verifica-se uma reducção effectiva de 19:580$547 na despesa total de custeio, sendo + 75:870$759 nas linhas de 1m,60 e 0m,60, e – 95:451$406 nas linhas de 1m,00.

Os augmentos indicados no quadro comparativo da despesa total de custeio nos dois ultimos annos, serão detalhadamente examinados, apreciados e explicados nos diversos capitulos do presente relatorio, em que são especialmente considerados os serviços de cada departamento.

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita nas diversas linhas da Companhia Paulista desde 1872, em que foi entregue ao trefego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Bitolas de 1m,60 e de 0m,60			
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:379$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	-	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889 [1]	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1,312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891 [2]	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892 [3]	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893 [4]	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895 [5]	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896 [6]	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897 [7]	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899 [8]	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900 [9]	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902 [10]	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903 [11]	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904 [12]	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46
1905 [13]	10.504:797$147	4.615:697$775	5.889:099$372	—	44
1906 [14]	15.100:430$568	4.593:845$518	10.506:585$050	—	30

[1] Comprehende a despesa extraordinaria de 25:080$862 réis.
[2] Em 1.º de Março foi adquirida a linha de Santa Rita e em 1.º de Abril a Descalvadense e comprehende a despesa extraordinaria de 184:665$905 réis.
[3] Comprehende a despesa extraordinaria de 105:792$515 réis.
[4] » » » » 28:975$500 »
[5] » » » » 205:139$210 »
[6] » » » » 748:618$040 »
[7] » » » » 262:423$726 »
[8] » » » » 176:129$852 »
[9] » » » » 51:108$700 »
[10] » » » » 1.277:203$746 »
[11] » » » » 79:982$223 »
[12] » » » » 314:879$002 »
[13] » » » » 107:095$534 »
[14] » » » » 9:372$418 »

Secção Rio Claro

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
1892 [1]	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:563$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896 [2]	6.143:846$646	2.957:947$870	3.185:898$776	—	48
1897 [3]	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898 [4]	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901 [5]	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902 [6]	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904 [7]	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56
1905 [8]	7.898:738$470	3.914:750$698	3.983:987$772	—	50
1906 [9]	11.973:055$522	3.817:744$837	8.155:310$685	—	32

1) Só comprehende o periodo de Abril a Dezembro.
2) Comprehende a despesa extraordinaria de 68:202$930 réis.
3) » » » » » 42:832$770 »
4) » » » » » 59:909$300 »
5) » » » » » 453:940$157 »
6) » » » » » 367:740$410 »
7) » » » » » 108:702$473 »
8) » » » » » 22:262$185 »
9) » » » » » 20:707$730 »

Via Fluvial

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
1890	132:886$666	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$365	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$003	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897 [1]	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$260	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902 [2]	209,625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903 [3]	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

1) Comprehende a despesa extraordinaria de 5:082$140 réis.
2) » » » » » 8:593$299 »
3) O serviço da via fluvial foi supprimido a 30 de Abril.

O seguinte quadro demonstra a discriminação da despeza de custeio, em 1906 e 1905, por differentes unidades.

Unidades	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Linhas de 1m,00 Secção Rio Claro		Em geral	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Trem kilometro . . .	4$375	4$942	2$758	3$116	3$453	3$893
Vehiculo » de 4 rodas	$190	$229	$149	$178	$169	$202
Tonelada » de peso util	$048	$068	$061	$082	$053	$074

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central em S. Paulo foi partilhada em partes eguaes pelas linhas de 1m,60 e de 1m,00.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, por quanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

IV — Reclamações

Linha de 1,m60

Durante o anno de 1906 dispendeu a Companhia Paulista, em todo o trafego de bagagens, encommendas, animaes e mercadorias a importancia de 4:290$310 com o pagamento de 23 reclamações, todas por avarias diversas.

Dessas 23 reclamações apenas 4 se referem ao transporte de café, sendo 3 do trafego proprio e uma do trafego extranho.

Do total das reclamações foram pagos exclusivamente pela Paulista 19 na importancia de 4:235$630. Do pagamento das outras 4 reclamações compartilhou a S. Paulo Railway, por pertencerem ao trafego commum ás duas linhas e não ter sido possivel determinar a responsavel.

Foi de 175$960 a importancia total paga e de 54$680 a quota que desse pagamento coube á Companhia Paulista.

São dignos de nota os algarismos mencionados que continuam a pertencer a solicitude e dedicação dos dignos Chefes do trafego das duas Companhias e do pessoal que lhes é subordinado.

Linhas de 1,m 00

Dispendeu a Companhia Paulista na Secção Rio Claro. durante o anno de 1906, a quantia de 100$940 com 6 reclamações, das quaes nenhuma se refere ao café, sendo 5 do trafego proprio na importancia de 95$000, e uma do extranho na importancia de 5$940, sendo que o total desta reclamação era de 9$700. O resultado apresentado é bastante lisongeiro.

5.º — Despesa

As despesas totaes em 1906, da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				Secção Rio Claro				Em geral			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral . . .	24:956$665	365$210	—	25:321$875	24:956$665	365$207	—	25:321$872	49:913$330	730$417	—	50:643$747
Contadoria	115:206$290	4:103$333	—	119:309$623	115:206$290	4:103$324	—	119:309$614	230:412$580	8:206$657		238:619$237
Almoxarifado	53:885$800	1:645$238	—	55:531$038	53:885$800	1:840$915	—	55:726$715	107:771$600	3:486$153	—	111:257$753
Total . . .	194:048$755	6:113$781		200:162$536	194:048$755	6:309$446	—	200:358$201	388:097$510	12:423$227	—	400:520$737

As despesas communs ás duas linhas foram assim distribuidas:

	Inspectoria Geral e Contadoria	Almoxarifado
Linhas de 1,m60 e de 0m60	5	8
Secção Rio Claro.	5	2
Total	10	10

As despesas em 1906, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças:

Repartições	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				Secção Rio Claro				Em geral			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral, . .	— 293$335	— 173$537		466$872	— 293$335	— 173$534	—	— 466$869	— 586$670	— 347$071	—	— 933$741
Contadoria	+ 799$805	— 577$946		+ 221$859	+ 799$805	— 577$950		+ 221$855	+ 1:599$610	— 1:155$896		+ 443$714
Almoxarifado	—14:786$468	— 1:016$048		—15:752$511	+16:467$658	+ 19$199		+16:486$857	+ 1:731$190	— 996$844		+ 734$346
Total	14:229$998	— 1:767$526		—15:997$524	+16:974$128	— 732$285		+16:241$843	+ 2:744$130	— 2:499$811		+ 244$319

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1906:

«O numero de erros verificados foi de 474; «elevando-se o numero de despachos a 1.281.276, «ou mais 156.354 que o do anno anterior.

«A sua distribuição pelas diversas Companhias «vae discriminada na relação abaixo, onde a «porcentagem só se refere aos enganos de des- «pachos em numero de 336.

Companhias	Daspachos	Enganos	Porcentagens
«S. Paulo Railway Company . .	649.628	259	0.039
«Bragantina	17.839	2	0.011
«Paulista	254.419	23	0.009
«Ramal Ferreo Campineiro . .	5.460	4	0.073
«Itatibense	10.109	6	0.059
«Mogyana	245.513	23	0.009
«Araraquara	19.584	1	0.005
«Dourado	9.657	2	0.020
«Sorocabana	63.775	13	0.020
«Funilense	5.292	3	0.056
	1.281.276	336	

O resultado do anno de 1906 ainda é bastante lisongeiro para a Companhia Paulista.

Durante o anno de 1906 foram impressos na Contadoria para fornecimentos ás estações 898.265 bilhetes de passagens, sendo:

Para as estações das linhas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60 424.925
« « « da Secção Rio Claro. . . 473.340

As despesas da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, reunidas ás que temos chamado de accessorias, e ás do Escriptorio Central em S. Paulo, partilhando estas em partes eguaes pela linha de 1,^{m}60 e Secção Rio Claro, dão nos dois ultimos annos as seguintes medias, considerando sómente os serviços retribuidos:

Unidades	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Trem kilometro	$439	$404	$233	$235	$350	$307
Vehiculo „ de 4 rodas .	$019	$019	$012	$013	$017	$016
Tonelada „ de peso util.	$004	$006	$006	$006	$005	$006

6.º — Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1906 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 113 empregados, assim distribuidos:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Contador	1	
Ajudante de Contador	1	
Auxiliar	1	
Caixa	1	
Ajudante de Caixa	1	
Pagador	1	
Chefes de Secção	5	
Escripturarios e praticantes	48	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Ajudante	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	4	
Apontadores de carros, vagões e encerados	3	
Impressor de bilhetes	1	
Continuos	4	73

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Encarregado de deposito	1	
Escripturarios e praticantes	18	
Conferentes e armazenistas	6	
Feitores e trabalhadores	11	37
Total geral		113

III

Trafego

Continúa a ser feito com a precisa regularidade, prestesa e segurança todo o serviço de trafego nas diversas linhas da Companhia Paulista.

No anno de 1906 o movimento de trens, na bitola larga, foi bem maior do que em 1905, tendo corrido 1.021.958 trens-kilometros, ou mais 119.420 do que em 1905.

Na secção Rio Claro, em 1906, correram 1.428.891 trens-kilometros, ou mais 145.750 do que em 1905.

O numero dos trens-kilometros em todas as linhas da Companhia, em 1906, foi de 2.507.142, tendo sido em 1905 e 1904, respectivamente de 2.234.095 e 2.329.299.

Os trens de serviço não foram incluidos nos totaes acima.

Em relação ao percurso dos vagões carregados houve, em 1906, um augmento de 2.539.104 vagões-kilometros na bitola larga e 3.196.472 na secção Rio Claro. Durante o anno de 1906 correram em todas as linhas 29.653.914 vagões-kilometros carregados e 10.771.707 vasios, tendo corrido em 1905, 23.967.814 vagões-kilometros carregados e 8.194.433 vasios. Em todos esses totaes não se acham incluidos os vagões atrellados aos trens de serviço.

No trecho de Jundiahy a Campinas, que é o mais trafegado, em Setembro e Outubro, que foram os mezes de maior movimento, em 1906, correram, em Setembro 27 e em Outubro 23 trens de cargas em média por dia, ou um total médio diario de 35 e 31 trens, incluindo os 8 de passageiros. Em Setembro do anno passado a média foi de 27 trens.

O maior movimento diario de trens, realisado em 1906, nesse trecho de linha, foi de 40 em um dia do mez de Setembro e 4 de 38, e 4 de 38 em Outubro.

O numero médio diario de trens de cargas, no trecho de Jundiahy á Campinas, foi de 10,1 no primeiro semestre de 1906 e de 9,3 no de 1905; de 22,3 no segundo semestre de 1906 e 15,5 no de 1905. Taes resultados mostram como são variaveis as condições do trafego nas linhas da Paulista nos dois periodos semestraes do anno.

As maiores entregas de café, feitas durante o anno de 1906, em Jundiahy pela Companhia Paulista á S. Paulo Railway, tiveram logar em Agosto, Setembro e Outubro,

attingindo respectivamente a 1.475.226, 1.638.136 e 1.571.211 saccas. Correspondem esses totaes á média de 56.739 saccas em Agosto, 71.658 em Setembro e 60.431 em Outubro.

Em diversos dias dos mezes de Agosto, Setembro e Outubro houve entregas superiores a 80.000 saccas, sendo a maxima de 90.653 no dia 29 de Setembro, a qual é muito superior á maxima entrega da safra de 1901 que fôra de 66.590 saccas.

Durante o mez de Setembro de 1906, que foi o de maior movimento, a Paulista entregou em Jundiahy á São Paulo Railway 11.855 vagões carregados e 8 vasios, recebendo della o total de 12.023 vagões, sendo 4.155 carregados e 7.868 vasios. O movimento total de vagões, em Jundiahy, entre as duas Companhias, foi portanto de 23.878 ou em média de 1.038 por dia, tendo, entretanto, se elevado em diversos dias a mais de 1.400. A maior passagem mensal de vagões em Jundiahy, na safra de 1901, teve logar no mez de Outubro com 24.790 vagões, no trafego reciproco das duas Companhias.

Durante todo o anno de 1906 foram recebidos em Jundiahy da S. Paulo Railway Company 85.314 vagões, sendo 24.410 no primeiro semestre e 60.904 no segundo. Do recebimento total do anno estavam carregados 50.340 e vasios 34.974. No periodo de Janeiro a Junho foram recebidos 964 destes e 23.446 daquelles; e no de Julho a Dezembro 34.010 vasios e 26.894 carregados. Em 1905 o recebimento de vagões fôra de 44.609 carregados e 18.568 vasios, tendo havido em 1906 o augmento de 5.731 carregados e 16.406 vasios.

No primeiro semestre de 1906 a Paulista entregou á S. Paulo Railway 12.705 carregados e 11.712 vasios, ou 24.417 no total. No segundo semestre essa entrega foi de 60.864 carregados e 54 vasios, ou 60.918 no total.

Em 1905 a entrega pela Paulista á S. Paulo Railway foi de 55.643 vagões carregados e 9.524 vasios, tendo havido portanto na entrega de 1906 um augmento de 17.926 vagões carregados e 2.242 vasios.

Foi em 1906 muito maior do que em 1905 o importante serviço de baldeação de cargas, tanto em Campinas com a Companhia Mogyana, como em Rio Claro, onde tem inicio a rêde da Paulista com a bitola de um metro entre trilhos.

Movimento

I

Percurso kilometrico dos trens e vapores

Trens	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Bitola de 1,m60										
Viajantes.	425.580	425.510	416.757	370.056	376.545	397.112	436.997	440.279	438.490	424.769
Mixtos.	132.131	117.584	100.924	81.056	71.782	68.304	61.216	45.732	17.280	16.740
Cargas.	382.445	356.725	393.217	443.198	533.682	473.993	414.099	431.593	446.768	580.449
Serviço	56.998	43.883	37.355	46.100	44.778	48.308	49·224	62.578	61.612	50.933
Total.	997.154	943.702	948.253	940.410	1.026.787	987.717	961.536	980.182	964.150	1.072.891
Secção RIO CLARO										
Viajantes.	442.343	441.779	409.714	396.942	390.944	407.753	519.600	594.385	561.697	541.077
Mixtos.	140.228	140.341	120.729	131.241	165.058	174.808	146.682	102.744	176.864	180.856
Cargas.	499.434	444.495	452.617	475.326	612.524	620.731	656.110	663.207	544.580	706.958
Serviço	63.021	69.230	87.706	77.580	112.158	113.166	133.405	116.477	104.179	107.549
Total.	1.145.026	1.095.845	1.070.766	1.081.089	1.280.684	1.316.458	1.455.797	1.476.813	1.387.320	1.535.440

Percurso kilometrico dos trens e vapores

Trens	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Linha Santa Rita										
Viajantes	—	19.737	19.845	19.771	19.710	19.744	19.710	19.791	19.720	19.116
Mixtos	19.656	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	24.318	19.872	16.722	18.330	19.974	19.582	17.633	17.964	16.264	22.909
Serviço	1.369	1.566	4.302	14.995	11.169	5.175	3.460	3.997	4.426	3.332
Total	45.403	41.175	40.869	53.096	50.853	44.501	40.803	41.752	40.410	45.357
Linha Descalvadense										
Viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	392
Mixtos	10.342	10.220	10.248	10.248	10.276	10.248	10.231	10.238	10.220	9.884
Cargas	4.998	2.176	2.256	2.988	4.480	2.840	2.666	3.276	2.212	3.992
Serviço	312	144	596	552	989	710	672	748	668	652
Total	15.652	12.540	13.100	13.788	15.745	13.798	13.572	14.352	13.100	14.920
Via Fluvial										
Vapores	36.726	42.947	40.570	42.148	43.453	31.609	—	—	—	—

II

Percurso dos Vehiculos

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso Total	
	de viajantes	de breakes, de correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos
				carregados	vasios		
Bitola de 1,m60							
Viajantes	3.257.416	1.685.738	222.293	—	—	5.165.447	10.124.272
Mixtos.	61.298	—	—	276.246	113.558	451.102	884 160
Cargas.	212.557	—	—	13.195.076	5.277.834	18.685.467	36.623.517
Serviço	45.941	—	—	229.629	251.209	526.779	1.032.501
Total em 1906 . .	3.577.212	1.685.738	222.293	13.700.951	5.642.601	24.828.795	48.664.450
Total em 1905 . .	3.648.399	1.672.522	204.042	11.227.873	4.027.732	20 780.568	40.729.924
Differença em 1906.	— 71.187	+ 13.216	+ 18.251	+2.473.078	+1.614.869	+4.048.227	+7.934.526
Secção Rio Claro							
Viajantes	3.019.368	1.159.120	365.822	—	—	4.544.310	9.088.620
Mixtos.	394.252	120.254	—	2.592.060	713.230	3.819.796	7.639.592
Cargas.	66.208	—	—	13.363.304	4.561.086	17.990.598	35.981.196
Serviço	85.344	2.848	—	734.672	766.778	1.589.642	3.179.284
Total em 1906 . .	3.565.172	1.282.222	365.822	16.690.036	6.041.094	27.944.346	55.888.692
Total em 1905 . .	3.634.436	1.316.478	343.644	13.618.102	5 296 150	24.208.810	48.417.620
Differença em 1906.	— 69.264	— 34.256	+ 22.178	+3.071.934	+ 744.944	+3.735.536	+7.471.072

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso Total	
	de viajantes	de breakes, de correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos
				carregados	vazios		
Ramal Descalvadense							
Viajantes	784	—	—	—	—	784	1.568
Mixtos	33.120	4.984	476	29.603	7.268	75.451	150.902
Cargas	—	—	—	16.701	5.583	22.284	41.568
Serviço	224	—	—	916	1.069	2.209	4.418
Total em 1906	34.128	4.984	476	47.220	13.920	100.728	201.456
Total em 1905	35.500	4.276	392	38.852	6.914	85.934	171.868
Differença em 1906	— 1.372	+ 708	+ 84	+ 8.368	+ 7.006	+ 14.794	+ 29.588
Ramal de Santa Rita							
Viajantes	77.166	38.124	3.894	—	—	119.184	238.368
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	1.566	—	—	181.024	93.140	275.730	551.460
Serviço	540	—		15.352	17.175	33.067	66.134
Total em 1906	79.272	38.124	3.894	196.376	110.315	427.981	855.962
Total em 1905	82.394	39.474	2.944	142.868	86.138	353.818	707.636
Differença em 1906	— 3.122	1.350	+ 950	+ 53.508	+ 24.177	+ 74.163	+ 148.326

Os seguintes quadros mostram em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista na linha da São Paulo Railway e o percurso do material dessa linha na bitola larga da Paulista.

CARROS

Quantidade			Numero de logares			Logares — kilometros			Importancia das taxas de logares kilometros	Demora em dias logares			Importancia das taxas de dias logares	Dias de multa	Importancia das multas	Total
1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total		1.ª classe	2.ª classe	Total				
Material da Companhia Paulista, correndo na linha da S. Paulo Railway																
2.027	2.792	4.819	73.922	157.837	231.759	9.072.604	19.443.596	28.516.200	29:552$480	75.247	163.905	239.152	33:321$090	37	370$000	63:243$570
Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista																
1.138	2.688	3.826	45.025	156.217	201.242	7.137.346	32.967 242	40.104.588	36:502$080	46.292	160.436	206.728	26:459$320	31	310$000	63:271$400

Conforme dispõe o contracto os vehiculos de correio e breakes de bagagem, são considerados carros de 2.ª classe, com lotação de 50 logares os de 8 rodas e com a de 25 os de 4 rodas.

WAGONS E ENCERADOS

Discriminação	Quantidade	Percurso em kilometros	Importançia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancia das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	Total
Material da Companhia Paulista, correndo na linha da S. Paulo Railway								
Wagons de 4 rodas	21.641	4.800.286	86:405$150	115.133	116:759$100	1.937	9:685$000	212:849$250
,, ,, 6 e 8 ,,	6.351	1 518.288	54:658$380	34.888	58:176$000	817	8:170$000	121:004$380
Encerados	22.878	. . . . . .	. . . . . .	133.569	26:713$800	3.988	1:994$000	28:707$800
								362:561$430
Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista								
Wagons de 4 rodas	32.853	5.437.892	97:882$050	118.600	96:382$000	1.125	5:625$000	199:889$050
,, ,, 6 e 8 ,,	10.380	1.826.434	65:751$620	38.296	65:423$200	458	4:580$000	135:754$820
Encerados	71.880	. . . . . .	. . . . . .	231.422	46:284$400	1.019	509$500	46:793$900
								382:437$770

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

Linhas de 1,m60 e de 0,m60

			1906	1905
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	127.720½	129.810
		2.ª classe	434.104½	421.711
		Em geral	561.825	551.521
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	8.041.673	8.029.051
		2.ª classe	19.467.713	18.067.804
		Em geral	27.509.386	26.096.855
Percurso kilometrico medio de um viajante		1.ª classe	62,9	61,9
		2.ª classe	44,8	42,8
		Em geral	48,9	47,3
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	13.697	14.622
		Referidos a 1 kilometro	966.014	1.073.464
Percurso kilometrico medio de um animal			70,5	73,4
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	8.369.040	7.096.845
		Referidos a 1 kilometro	544.099.785	474.694.074
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			65,0	66,9
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	580.532	349.794
		Diversas	355.904	331.851
		Em geral	936.436	681.645
	Referidas a 1 kilometro	Café	55.643.967	30.690.311
		Diversas	27.101.506	25.141.542
		Em geral	82.745.473	55.831.853
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	95,8	87,7
		Diversas	76,1	75,7
		Em geral	88,3	81,9

			1906	1905

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1906	1905
Viajantes a 500 kilos por um	13.754.693	13.048427
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	544.100	474.694
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	96.601	107.346
Mercadorias	82.745.473	55.831.853
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	97.140.867	69.462.320

Secção Rio Claro

			1906	1905
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	95.424	92.547
		2.ª classe	390.154	362.375
		Em geral	485.578	454.922
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	6.543.836½	6.122.964
		2.ª classe	19.565.321½	18.665.601
		Em geral	26.109.158	24.788.565
Percurso kilometrico medio de 1 viajante		1.ª classe	68,5	66,1
		2.ª classe	50,1	51,5
		Em geral	53,8	54,5
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	18.469	20.356
		Referidos a 1 kilometro	2.414.112	2.943.065
Percurso kilometrico medio de um animal			130,6	144,6
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	4.045.781	3.493.255
		Referidos a 1 kilometro	328.789.100	284.698.391
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			81,2	81,5

			1906	1905
Numero de toneladas de mercadorias. .	Embarcadas.	Café.	217.902	121.818
		Diversas	129.037	121.213
		Em geral	346.939	243.031
	Referidos a 1 kilometro. .	Café.	(1) 32.859.786	(2) 18.894.294
		Diversas	18.042.527	16.711.377
		Em geral	50.902.313	35.605.671
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de . .		Café.	150,8	155,1
		Diversas	139,8	139,9
		Em geral	146,7	146,5

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1906	1905
Viajantes a 500 kilos por um	13.054.579	12.394.282
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	328.789	284.698
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um.	241.411	294.306
Mercadorias.	50.902.313	35.605.671
Total do peso util transportado em toneladas kilometro.	64.527.092	48.578.957

Todas as linhas

			1906	1905
Numero de viajantes	Embarcadas.	1.ª classe	202.294	204.810 1/2
		2.ª classe	774.735	744.984
		Em geral	977.029	949.794 1/2
	Referidos a 1 kilometro. .	1.ª classe	14.585.509 1/2	14.152.015
		2.ª classe	39.033.034 1/2	36.733.405
		Em geral	53.618.544	50.885.420

(1) Sendo 22.168.498 no trecho de concessão federal e 10.691.288 no de concessão estadoal.
(2) Sendo 14.987.880 no trecho de concessão federal e 3.906.414 no de concessão estadoal.

		1906	1905
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	72,9	69,1
	2.ª classe	52,3	49,3
	Em geral	54,8	53,5
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	26,985	29,638
	Referidos a 1 kilometro	3.380.126	4.016.529
Percurso kilometrico medio de um animal		125,2	135,5
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	10.989.000	9.476.627
	Referidos a kilometro	872.888.885	759.392.465
Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		79,4	80,1
Numero de toneladas de mercadorias — Embarcadas	Café	590,797	356.396
	Diversas	392,845	369.004
	Em geral	983.642	725.400
Numero de toneladas de mercadorias — Referidas a 1 kilometro	Café	88.503.753	49.584.605
	Diversas	45.144.033	41.852.919
	Em geral	133.647.786	91.437.524
Percurso kilometro medio de 1 tonelada de	Café	149,8	139,1
	Diversas	114,9	113,4
	Em geral	135,8	126,0

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1906	1905
Viajantes a 500 kilos por um	26.809.272	25.442.710
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	872.889	759.392
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	338.012	401.653
Mercadorias	133.647.786	91.437.524
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	161.667.959	118.041.279

5.º — Despesa

Com a divisão do Trafego, abrangendo o telegrapho, dispendeu-se:

	Linhas de 1,60 e 0,60	Secção Rio Claro	Em geral
Em 1906	1.318:832$328	1.069:597$634	2:388:429$962
Em 1905	1.229:324$759	1.014:045$460	2.243:370$219
Differença em 1906	+ 89:507$569	+ 55:552$174	+ 145:059$743

As despesas totaes da divisão do Trafego, em 1906, se discriminam do seguinte modo pelas diversas verbas.

Verbas		Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1,m60 e 0,m60					
Administração		73:114$995	3:275$678	—	76:390$673
Trens		148:221$740	8:156$820	—	156:378$560
Estações		800:194$230	85:646$559	9:880$870	895:721$659
Telegrapho	Estações	147:360$220	12:405$593	3:193$800	162:959$613
	Conservação das linhas e apparelhos	18:674$770	8:438$653	268$400	27:381$823
Total		1.187:565$955	117:923$303	13:343$070	1.318:832$328

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Secção Rio Claro				
Administração	73:114$995	2:585$830	—	75:700$825
Trens	128:530$020	11:247$509	—	139:777$529
Estações	667:465$330	51:383$006	2:473$070	721:321$406
Telegrapho — Estações	98:377$090	8:989$606	—	107:366$696
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	14:781$460	10:649$718	—	25:431$178
Total	982:268$895	84:855$669	2:473$070	1.069:597$634
Todas as linhas				
Administração	146:229$990	5:861$508	—	152:091$498
Trens	276:751$760	19:404$329	—	296:156$089
Estações	1.467:659$560	137:029$565	12:353$940	1.617:043$065
Telegrapho — Estações	245:737$310	21:395$199	3:193$800	270:326$309
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	33:456$230	19:088$371	268$400	52:813$001
Total	2:169:834$850	202:778$972	15:816$140	2:388$429$962

As despesas da administração do trafego, communs a todas as linhas, foram assim distribuidas:

Linhas de 1m,60 e de 0m,60	8,0
Secção Rio Claro	2,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa do Trafego, em 1906, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças:

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1,m60 e de 0,m60				
Administração	+ 7:798$875	— 71$495	—	+ 7:727$380
Trens	— 11:044$300	— 3:803$426	—	— 14:847$726
Estações	+ 74:525$650	+ 7:098$431	+ 7:148$400	+ 88:742$481
Telegrapho — Estações	+ 6:004$680	— 349$174	— 118$300	+ 5:537$206
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	— 1:119$850	+ 3:199$678	+ 268$400	+ 2:348$228
Total	+ 76:165$055	+ 6:044$014	+ 7:298$500	+ 89:507$569
Secção Rio Claro				
Administração	+ 5:861$125	— 1:099$720	—	+ 4:761$405
Trens	+ 1:851$530	+ 105$614	—	+ 1:957$144
Estações	+ 44:523$720	+ 4:774$063	+ 397$680	+ 49:695$463
Telegrapho — Estações	+ 4:794$740	+ 120$518	—	+ 4:915$258
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	— 1:622$000	— 4:155$096	—	— 6:777$096
Total	+ 55:409$115	— 254$621	+ 397$680	+ 55:552$174
Todas as linhas				
Administração	+ 13:660$000	— 1:171$215	—	+ 12:488$785
Trens	— 9:192$770	— 3:697$812	—	— 12:890$582
Estações	+ 119:049$370	+ 11:842$494	+ 7:546$080	+ 138:437$944
Telegrapho — Estações	+ 10:799$420	— 228$656	— 118$300	+ 10:452$464
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	— 2:741$850	— 955$418	+ 268$400	— 3:428$868
Total	+ 131:574$170	+ 5:789$393	+ 7:696$180	+ 145:059$743

As despesas da divisão do trafego, inclusive Telegrapho, dão nos dois ultimos annos, as seguintes medias, considerando somente os transportes retribuidos:

Unidades	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Trem kilometro	1$223	1$293	$748	$790	$952	1$004
Vehiculo „ de 4 rodas.	$053	$060	$041	$046	$046	$052
Tonelada „ de peso util.	$013	$018	$017	$021	$014	$019

Horario dos trens

Não soffreu modificação durante o anno de 1906 o horario de trens que começou a vigorar em 1.º de Setembro de 1904.

Tarifas

Não houve alteração alguma nas tarifas.

Telegrapho

APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

Os apparelhos assentados são de Wheastone, com bobinas de inducção que têm o grave inconveniente de não registrar as communicações trocadas. As pilhas empregadas são as de Leclanché.

Presentemente todos os póstes são de trilhos usados.

O seguinte quadro indica, em 31 de Dezembro de 1906, o numero de apparelhos e pilhas em serviço e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios.

Linhas	Distancia em kilometros	NUMERO dos apparelhos	NUMERO das pilhas	Extensão kilometrica dos fios
Linhas de 1m,60	279	177	4.800	(1) 1.788
„ „ 1m,00 Secção Rio Claro	737	285	7.860	2.716
„ „ 0m,60	41	6	170	41
Linha de Jundiahy a S. Paulo .	60	4	160	300
	1. 117	472	12.990	4.845

(1) Estão comprehendidos 99 kilometros dos dois fios telegraphicos do Governo Federal, que correm nos póstes da linha.

Linhas telegraphicas

A Companhia tem assentadas em seus postes e funccionando as seguintes linhas:

N.o das linhas	
1	Jundiahy á Campinas, cortada em cada uma das estações intermediarias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
2	Campinas e Agencia da cidade da S. P. R.
3	Campinas, Samambaia, Vallinhos, Rocinha, Louveira, Corrupira, Horto e Jundiahy-Paulista.
4 e 5	Linha do Governo Federal, entre Jundiahy e Campinas.
6	Campinas, Vallinhos, Rocinha, Louveira, Jundiahy Paulista e agencia da Ituana em Jundiahy.
7	Campinas, Jundiahy, S. P. R.—Belem e S. Paulo.
8	Campinas e Centro Paulista.
9	Campinas, Jundiahy-Paulista e Centro Paulista.
10	Jundiahy-Paulista e officinas da Companhia.
11 e 12	Linhas telephonicas com circuito metalico do Centro Paulista á Campinas, tocando em Jundiahy-Paulista.
13	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
14	Campinas, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiro e Rio Claro.

N.º das linhas	
15	Campinas até Rio Claro, entrando em todas as estações intermediarias.
16	Campinas, Pombal, Itaipú, Cordeiros, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
17	Campinas, Boa Vista, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiro, Santa Gertrudes e Rio Claro.
18	Campinas, Jacuba, S. Jeronymo, Ibicaba e Cordeiro.
19	Campinas até Rio Claro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
20	Cordeiro, Araras, Leme, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
21	Cordeiro até Descalvado, entrando em todas as estações intermedias.
22	Cordeiro, Remanso, Araras, Elihu Root, S. Bento, Leme, Souza Queiroz, Pirassununga e Descalvado.
23	Cordeiro até Descalvado, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
24	Laranja Azeda, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
25	Laranja Azeda, Emas, Baguassú, Santa Silveria, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
26	Laranja Azeda até Santa Veridiana, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

Bitola de 1m,00 — Secção Rio Claro

27	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
28	Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis, Oliveiras, Visconde do Rio Claro e São Carlos.
29	Rio Claro até São Carlos, entrando em todas as estações e postos telegraphicos.
30	Rio Claro, Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuzeiro, Estrella, Visconde do Rio Claro e S. Carlos.

N.º das linhas	
31	Visconde do Rio Claro, Tupy, Colonia e São Carlos.
32	Rio Claro até São Carlos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
33	São Carlos, Brotas, Torrinha, Dous Corregos, Mineiros e Jahú.
34	São Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Aterrado, Espraiado, Canella, Taboleiro, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
35	S. Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Brotas, Espraiado, Torrinha, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
36	Visconde do Rio Claro até Jahú, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
37	S. Carlos, Retiro, Visconde do Pinhal, Fortaleza, Ouro, Araraquara, Americo Brasiliense, Santa Lucia, Rincão, Ibitirama e Bebedouro.
38	S. Carlos, Motuca, Hammond, Guariba, Corrego Rico, Jaboticabal, Graminha, Ibitirama, Tayuva, Andes e Bebedouro.
39	S. Carlos até Bebedouro, entrando em todas as estações intermedias.
40	S. Carlos até Bebedouro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
41	S. Carlos, Rincão, Guatapará, Guarany, Martinho Prado, Barrinha, Macuco, Pitangueiras, Cascalho e Pontal.
42	Rincão até Pontal, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
43	S. Carlos e Ribeirão Bonito.
44	S. Cárlos, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito.
45	S. Carlos e Santa Eudoxia.
46	S. Carlos, Babylonia, Floresta, Canchim, Capão Preto, Agua Vermelha, Alfredo Ellis, Ararahy e Santa Eudoxia.
47	Dous Corregos, Pederneiras, S. Paulo dos Agudos e Piratininga.

N.º das linhas	
48	Dous Corregos, Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho, Campos Salles, Iguatemy, Ayroza Galvão, Pederneiras, Itatinguy, Piatan, S. Paulo dos Agudos, Taperão, Itaquá, Batalha e Piratininga.
49	Dous Corregos, até Piratininga, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
50	Da estação da Paulista á estação da Sorocabana em S. Paulo dos Agudos.

Bitola de 0,m60

51	Porto Ferreira, Tombadouro e Santa Rita.
52	Descalvado, Pantano e Aurora.

Em S. Carlos foi montada mais uma linha, ligando a estação com a Agencia da Paulista na cidade.

Em 1906 o numero de apparelhos telegraphicos em serviço cresceu de 9 e a extensão dos fios de 36 kilometros.

Transmissões Telegraphicas

Os telegrammas transmittidos durante os dois ultimos annos, constam do seguinte quadro:

	Em 1906			Em 1905		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Linhas de 1,m60 e de 0,m60						
No trafego — proprio	60.726	866.609	53:272$900	56.571	788.248	47:489$900
No trafego — estranho	107.525	1.457.660	75:234$970	97.392	1.265.713	67:360$260
No trafego — em transito	38.020	477.420	24:337$580	33.405	411.841	21:546$610
Total	206.271	2.801.689	152:845$450	187.368	2.465.802	136:396$770
Em serviço	271.040	11.877.558	—	278.272	12.299.642	—
Total geral	477.311	14.679.247	—	465.640	14.765.444	—
Secção Rio Claro						
No trafego — proprio	44.419	571.089	31:793$600	40.699	542.431	28:862$800
No trafego — estranho	61.630	835.680	41:872$370	54.792	710.189	37:927$120
No trafego — em transito	6.553	87.800	4:441$560	5.629	75.451	3:298$960
Total	112.602	1.494.569	78.107$530	101.120	1.328.071	70:088$880
Em serviço	271.855	10.211.937	—	271.293	8.944.965	—
Total geral	384.457	11.706.506	—	372.413	10.273.036	—

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi:

ANNOS	RECEITA			
	Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1897 . .	138:249$700	66:147$320	3:606$310	208:003$330
1898 . .	132:692$570	59:744$530	3:063$310	195:500$410
1899 . .	124:351$420	53:686$830	2:873$030	180:911$280
1900 . .	136:924$810	58:904$950	3:618$650	199:448$410
1901 . .	146:155$650	64:909$840	4:301$020	215:366$510
1902 . .	141:685$260	65:100$840	1:273.130	208:059$230
1903 . .	131:883$600	64:417$700	133$500	196:434$800
1904 . .	139:635$830	71:278$550	—	210:914$380
1905 . .	136:396$770	70:088$880	—	206:485$650
1906 . .	152:845$450	78:107$530	—	230:952$980

Serviço telephonico

Mantem a Companhia, para o serviço da via ferrea da bitola de $1,^{m}60$, tres centros telephonicos, sendo um de 20 numeros na estação de Campinas, outro de 24 numeros na Estação de Jundiahy Paulista e outro de 5 numeros no Escriptorio telegraphico da Companhia em S. Paulo. Estão elles ligados por dois fios de cobre, formando circuito metallico e que se cruzam duas vezes por kilometro para evitar a inducção dos fios telegraphicos correndo nos mesmos postes.

O centro de Jundiahy Paulista dá communicação para os apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos que se podem corresponder entre si e fallar tambem para qualquer dos pontos servidos pelos outros centros collocados em S. Paulo e Campinas:

Escriptorio e residencia do Inspector Geral
,, ,, ,, ,, Chefe da Linha
,, do Chefe da Contabilidade
,, ,, Almoxarife
,, e residencia do Mestre geral das Officinas
Residencia do Contra-mestre geral das Officinas
Pharmacia da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista
Residencia do Medico da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista
Horto
Jundiahy da S. Paulo Railway.

O centro de S. Paulo, assentado na agencia telegraphica, está ligado com a sala de trabalho do Chefe do Escriptorio Central da Companhia, e com mais 2 gabinetes, alem da ligação com o centro da Companhia Telephonica.

O centro da estação de Campinas, installado na sala do telegrapho, está ligado com os seguintes pontos:

Escriptorio e residencia do Chefe do Trafego
Residencia do ajudante do Chefe do Trafego
Deposito do Almoxarifado
Armazem de inflammaveis
Residencia do Mestre Geral da linha
Officina telegraphica
Residencia do Medico da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista
Armazem de baldeação
Armazem de importação
Luz electrica
Bomba d'agua
Empreza telephonica da Cidade.

A estação de Rio Claro está tambem ligada por telephone ao novo armazem de baldeação.

Na Secção Rio Claro funccionam duas linhas telephonicas da Companhia, communicando a estação de S. Carlos com as residencias dos ajudantes do chefe da Linha e do chefe do Trafego, com séde na mesma secção.

6.° Pessoal

Por deliberação da Directoria foi aposentado no cargo de Chefe do Trafego o Snr. J. F. Mundt.

E' um dever desta Inspectoria consignar a correcção e criterio que, durante 35 annos presidiram sempre aos actos deste dedicado servidor da Companhia Paulista, á qual prestou durante aquelle longo periodo os mais inolvidáveis serviços.

Para o cargo de Chefe do Trafego foi nomeado o distincto engenheiro Dr. Henrique Burnier, que occupava o logar de Ajudante da Locomoção.

A media do pessoal em serviço na divisão do Trafego, durante o anno de 1906, foi de 1.461 pessoas, assim discriminada:

	Linhas de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	TOTAL	
			1906	1905
Chefe	1	—	1	1
Ajudantes	1	1	2	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	16	13	29	25
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	6	5	11	12
Chefes de estações e ajudantes	46	77	123	119
Telegraphistas e praticantes	113	95	208	217
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros	205	65	270	238
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	480	192	672	582
Guardas porteiras	16	3	19	12
Guardas ajudantes e praticantes de trens	66	60	126	134
Total	(1) 950	(2) 511	1.461	1.342
Pessoal por kilometro — Em 1906	2,90	0,69	1.38	—
Pessoal por kilometro — Em 1905	2,62	0,63	—	1,24

(1) Comprehende todo o pessoal em serviço nas estações baldeadoras de Jundiahy, Louveira, Campinas, Rio Claro, Porto Ferreira e Descalvado.

(2) Comprehende o pessoal da estação baldeadora de Ribeirão Bonito.

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continúa á testa desta importante divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os melhores serviços á Companhia, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever, em sua integra, o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço

Illmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. os relatorios da Linha e Horto Florestal, referentes ao anno de 1906.

Ao Illmo. Snr.
Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade,
M. D. Inspector Geral.

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

Relatorio da Linha, de 1906

Extensão

A extensão de linhas a conservar foi:

	km.		
Linha principal . .	1.057,971	ou	86,2 %
Desvios	168,421	ou	13,8 %
Total .	1.226,392	ou	100,0 %

Houve sobre a extensão conservada do anno anterior o accrescimo de 1470 metros, correspondente a desvios.

O quadro abaixo dá a extensão discriminada das linhas principaes e desvios, existentes em 31 de Dezembro.

Designação das linhas	Linha principal	Desvios	Total	Relação % da extensão de desvios
Bitola de 1m,60				
	km.	km.	km.	
Tronco	223,773	74,899	298,672	
Ramal do Rio Claro . . .	16,792	8,502	25,294	
„ de Santa Veridiana .	38,922	4,252	43,174	
Somma .	279,487	87,653	367,140	23,8
Bitola de 1m,00				
Tronco	276,629	46,805	323,434	
Ramal de Jahú	143,211	9,811	153,022	
„ de Agua Vermelha .	63,195	1,901	65,096	
„ de Ribeirão Bonito .	40,415	1,820	42,235	
„ dos Agudos . . .	121,000	8,839	129,839	
„ do Mogy Guassú. .	93,166	6,847	100,013	
Desvios particulares . . .	—	1,071	1,071	
Somma .	737,616	77,094	814,710	9,4
Bitola de 0m.60				
Ramal de Santa Rita. . .	27,028	2,317	29,345	
„ Descalvadense. . .	13,840	0,981	14,821	
Desvios particulares . . .	—	0,376	0,376	
Somma .	40,868	3,674	44,542	8,2
TOTAL .	1.057,971	168,421	1.226,392	

Materiaes da Via Permanente

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de 1,m60						Bitola de 1,m00						Bitola de 0,m60					
	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	Telegrapho	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	Telegrapho	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	Telegrapho	TOTAL
Trilhos de 45 kg.	1.018	—	—	—	—	1.018	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
,, ,, 33 ,,	108	538	—	—	—	646	1.487	—	—	—	—	1.487	—	—	—	—	—	—
,, ,, 25 ,,	—	—	—	—	—	—	2.220	48	—	—	—	2.268	—	—	—	—	—	—
,, ,, 18 ,,	—	—	—	—	—	—	303	253	21	303	24	904	47	—	—	—	—	47
Trilhos de "ferro" 30 kg.	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—
Tallas	4.252	2.672	—	—	—	6.924	5.236	661	—	—	—	5.897	87	—	—	—	—	87
Parafusos de juncção	10.594	86		—	—	10.680	47.768	1.947	—	—	—	49.715	1.845	—	—	—	—	1.845
Tirefonds	57.762	621	—	—	—	58.383	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pregos de linha	10.473	6.190	—	—	—	16.663	200.165	7.362	57	—	—	207.584	14148	—	—	—	—	14.148
Garras	6.820	115	—	—	—	6.935	294	—	—	—	—	294	—	—	—	—	—	—
Sellas para trilhos	19.268	207	—	—	—	19.475	34	—	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—
Arruelas	12.310	—	—	—	—	12.310	8.950	48	—	—	—	8.998	—	—	—	—	—	—
Chaves completas	2	11	—	—	—	13	16	8	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—

Os trilhos de 45 kg. foram empregados em substituição dos trilhos de 33 kg. existentes no ramal de Rio Claro e em virtude da resolução anterior de serem d'aquelle peso os trilhos do trecho de Jundiahy a Rio Claro. Nesse ramal ainda existem trilhos de 33 kg., do km. 6+402 ao km. 10+544, os quaes serão tambem trocados pelos trilhos pesados.

Os trilhos de 25 kg. substituiram outros em mau estado de conservação, no ramal dos Agudos, sendo:

769 em substituição de trilhos de ferro de 30 kg., já com cerca de 30 annos de uso, primeiro na bitola larga e depois no lugar donde foram agora retirados e 1442 em substituição de trilhos de aço de 18 kg., com cerca de 25 annos de uso, primeiro no trecho de Rio Claro a S. Carlos e depois no ramal donde sahiram agora.

b) Dormentes de Madeira

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1906, é dado pelo quadro abaixo:

Designação	BITOLA DE					
	$1,^{m}60$		$1,^{m}00$		$0,^{m}60$	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1906	18.671		65.605		529	
Recebidos de fornecedores durante o anno	54.289		80.740		11.476	
Somma . .		72.960		146.345		12.005
Empregados em substituição dos estragados	33.045		120.830		8.940	
Empregados nos desvios das officinas de Rio Claro . .	2.963		—		—	
Somma . .		36.008		120.830		8.940
Em ser a 1.º de Janeiro de 1907		36.952		25.515		3.065

O grande consumo annual de dormentes é devido á pequena duração de nossas madeiras, mesmo das melhores qualidades.

Na Europa e nos Estados Unidos da America do Norte, o problema da conservação dos dormentes já teve solução satisfactoria no tractamento antiseptico, que é alli de uso corrente e quasi geral.

No Brasil, cabe á Estrada de Ferro Central a primasia de um estabelecimento de uma *usina* de preparar dormentes, tendo sido obrigada a fazel o pela escassez de madeira de lei nas zonas que atravessa. As suas primeiras experiencias foram feitas em 1902 e os resultados até hoje obtidos mostram vantagens que animam a continuação do tratamento preservativo.

Na viagem de inspecção que fiz por essa importante via-ferrea, em companhia do abalisado engenheiro e distincto Chefe da Linha, Dr. José de Andrade Pinto, tive ensejo de ver dormentes creosotados, com 5 annos de uso, em perfeito estado de conservação; alguns, porém, têm sido retirados por apresentarem fendas que não mais permittiam manter-se firme a pregação.

Para nós tambem chegou o momento de procurarmos resolver as difficuldades da obtenção de dormentes de madeiras de primeira qualidade; precisamos alargar o campo de supprimento pelo emprego de essencias de qualidade inferior, ditas madeiras brancas ou molles. Estas madeiras que, até agora, não têm sido empregadas para dormentes, poderão, sendo tractadas, prestar-se tão bem como as melhores destinadas a esse fim, conforme o provam as experiencias acima referidas.

A solução que adoptámos, empregando, em alguns trechos, dormentes de aço, não poderia ser generalisada senão gradualmente, por um periodo muito longo, attendendo á enorme despesa que acarretaria a acquisição da grande quantidade do material metallico necessario.

Entretanto devo dizer que, em virtude dos resultados obtidos pela experiencia de cerca de onze annos, é de toda a vantagem em relação á economia da conservação da linha, adquirirmos dormentes metallicos, além dos 40.000 já encommendados, em numero sufficiente para serem assentados, pelo menos, até Cordeiros, que é o trecho da linha mais sobrecarregado de trafego.

O emprego dos dormentes de aço e do lastro de pedra, no trecho comprehendido entre Jundiahy e Campinas, permittiu-nos reduzir o pessoal, sem prejuizo do serviço, obtendo uma economia mensal de cerca de 1:500$000; o que dá ideia do quanto poderemos baixar a nossa despesa, empregando conjunctamente o dormente metallico e o lastro de pedra.

Mas, não sendo possivel adquirir os dormentes metallicos senão gradualmente, como disse, devemos recorrer ao emprego dos dormentes injectados, seguindo o exemplo da Central, que já tem uma usina, e da Sorocabana que já encommendou o material preciso para a installação completa para o tratamento de dormentes.

Comprehendendo o alcance d'esta medida e, para poder, com conhecimento de causa, apresentar um parecer, fiz o ligeiro estudo que adiante segue, para o que muito me auxilou o illustre collega Dr. Andrade Pinto, a quem por isso me cumpre expressar o meu agradecimento.

Causa do apodrecimento da madeira

Segundo Pasteur, o phenomeno da decomposição dos córpos organicos, de origem vegetal ou animal, é devido á acção destruidora de organismos ou germens vivos.

Está verificado que a decomposição ou o apodrecimento da madeira dos dormentes é causada pelos *fungos*, que são vegetaes inferiores, pertencentes á classe dos cogumelos.

Os fungos produzem fermentos que transformam as fibras da madeira em substancias que lhes servem de alimento; consumida uma parte e transformada a outra das substancias que a compõem, perde a madeira todas as suas propriedades, tornando-se uma massa putrefacta, inconsistente.

O exterminio dos germens destruidores previne a putrefacção da madeira; para se conseguir então prolongar a vida dos dormentes, empregam-se os processos de injecção com substancias que actuam como veneno, matando os fungos.

Substancias germicidas

As substancias germicidas mais usadas são, entre outras, o chlorureto de zinco e o creosoto.

O tractamento dos dormentes pelo chlorureto de zinco, denominado processo "Burnett", é o mais economico e por isso empregado em muitas estradas de ferro, tanto da Europa como da America do Norte.

Mas o chlorureto de zinco apresenta a desvantagem de ter grande affiinidade pela agua e de se dissolver muito facilmente, e, desde que a quantidade deste sal fica abaixo de certo minimo, apparecem os fungos a praticar a sua obra de destruição.

Entre nós que temos, em cada anno, uma época prolongada de chuvas abundantes, não seria recommendavel o o emprego deste preservativo. Accresce que o $ZnCl_2$ offerece o inconveniente de dar logar á formação de um acido

que ataca não só o tecido lenhoso, como tambem as partes metallicas em contacto com elle, principalmente os pregos ou tirefonds.

Para evitar, em parte, os inconvenientes que apresenta o chlorureto de zinco, tem sido empregada uma emulsão ou mistura desse sal com outras substancias que o tornam insoluvel, como o tanino e o creosoto.

Dos processos de conservação da madeira, até hoje conhecidos, o mais perfeito é o da creosotagem ou injecção de creosoto.

O tractamento pelo creosoto é o mais efficaz, mas ao mesmo tempo é o mais dispendioso, devido ao custo deste antiseptico. Por isso e apezar d'isso, o seu emprego, si não é geral, é aquelle que está em maior vóga.

Conforme se lê no *Boletim da Commissão Internacional do Congresso das Estradas de Ferro*, reunido no anno de 1900 em Paris, de um total de 69 emprezas ferro-viarias que tractavam dormentes, 65 % empregavam o creosoto como substancia antiseptica.

A Estrada de Ferro Central do Brasil emprega o creosoto; assim tambem a Companhia Light & Power, que ha pouco começou, na Capital d'este Estado, o tractamento de madeiras, adopta o mesmo antiseptico. Igualmente a Estrada de Ferro Sorocabana vai montar uma usina de creosotagem.

Operações do tractamento

No tractamento dos dormentes, se começa por seccar a madeira, para depois submettel-a á pressão do vapor de agua e em seguida ao vacuo, concluindo-se pela injecção do liquido germicida.

A sécca póde ser feita naturalmente, ao ar, ou artificialmente, em estufa. O tempo necessario para seccar ao ar variade 3 a 12 mezes ou mais, conforme o clima, a qualidade da madeira, as suas dimensões e outras causas.

A duração da seccagem poderá ser menor, se a madeira ficar immersa por algum tempo na agua, porque esta lhe dissolverá a seiva e a expellirá em parte, e, si depois fôr exposta ao ar, a agua absorvida se evaporará mais promptamente do que aconteceria á seiva. A agua corrente é preferivel á agua estagnada, porque aquella, renovando-se constantemente, dissolve os succos da madeira mais facilmente do que esta, que póde ficar logo saturada.

A sécca em estufa é muito mais rapida; mas muito mais dispendiosa e por isso mui pouco usada.

A seccagem favorece a absorpção e deve-se procurar fazel-a; mas muitas vezes se torna impraticavel pelo facto de ser preciso ter sempre um grande stock de dormentes para se lhes dar tempo de seccarem antes de entrar na usina de tractamento, a não ser que o funccinamento d'está seja intermittente e não constante, como convem ás exigencias do consumo.

Cumpre observar que madeiras ha que, quando recentemente cortadas, podem ser impregnadas mais facilmente do que quando seccas, como se observa nos Estados Unidos com o pinho do Noroéste.

Como a operação da sécca não é completa e, afim de tornar a madeira, tanto quanto possivel, apta para a absorpção, deve ser ella submettida a uma pressão de vapor de agua que, expellindo-lhe o conteúdo das cellulas, occupará o seu lugar.

A pressão do vapor não deve exceder de certo limite, geralmente de 20 lbs. para não destruir as fibras da madeira.

Para esta operação e as seguintes, são os dormentes arrumados em vagonetes e introduzidos em um cylindro metallico, onde ficam hermeticamente fechados.

Afim de libertar a madeira do ar que contém e da agua de vapor absorvida e assim conseguir se a impregnação de maior quantidade do liquido antiseptico, se faz o vacuo no cylindro, por algum tempo. Introduz-se depois o liquido por pressão, que varia de 6 a 12 athmospheras, segundo a essencia é mais ou menos dura.

Quando se emprega o creosoto, este é previamente aquecido afim de se tornar mais fluido e, pois, de mais facil absorpção.

Injectada a quantidade sufficiente de creosoto, que pela experiencia se determina, o excedente no cylindro volta de novo ao deposito d'onde sahira, podendo então serem abertas as portas do cylindro e retirados os dormentes já preparados.

Para dar tempo ao creosoto de se fixar na madeira, não convém serem empregados os dormentes na linha antes de 4 a 8 semanas.

E' recommendavel fazer-se a entalhação e a furação dos dormentes antes do tractamento, porque os entalhes e os furos são pontos fracos por onde podem ser atacados pela putrefacção.

Qualidade do creosoto

Originariamente o nome de creosoto era usado para o oleo extrahido do alcatrão de madeira, porem actualmente a mesma designação é applicada aos productos da distillação de qualquer especie de alcatrão, quer de madeira, quer de carvão de pedra.

O creosoto derivado do alcatrão mineral é o unico usado como preservativo da madeira. As duas principaes fontes de que o alcatrão de carvão de pedra é obtido são as que provêm da fabricação do gaz de illuminação e do coke para as operações metallurgicas. A composição do creosoto varia consideravelmente, dependendo da qualidade do carvão de que é feito.

O creosoto destinado a ser usado como preservativo, deve constar dos productos volateis mais pesados que a agua, retirados da distillação do alcatrão do gaz de illuminação; deve ser inteiramente liquido na temperatura de 40° C; ter a 50° C uma densidade de, pelo menos, 1015 kg. por m.^{3}; ser inteiramente soluvel na benzina; conter, pelo menos, 6 % de acido phenico ou outros principios analogos, soluveis na soda; emfim, não deve deixar depositar mais de 25 % de naphtalina ou outra materia solida, na temperatura de 15° C. — São estas as condições especificadas nos contractos de fornecimento d'este antiseptico á Estrada de Ferro Central do Brasil.

Usina de creosotagem

Uma *usina de creosotagem* consta, em geral, de um cylindro em que são introduzidos os dormentes e de apparelhos para produzir vapor, crear o vacuo e applicar pressão hydraulica; alem d'isso, de tanques para conter o creosoto e, entre outros accessorios, um apparelho de extincção de incendio.

Os cylindros geralmente usados têm cerca de 1^m, 80 a 2^m, 70 de diametro e 20 a 40 ms. de comprimento; são

feitos de chapas de aço, devendo offerecer bastante resistencia á pressão interna do vapor e á pressão externa devida ao vacuo; são providos de portas, nas extremidides, em fórma de callote espherica, as quaes devem fechar hermeticamente.

Os tanques, que de ordinario ficam collocados debaixo do cylindro, são formados de chapas de ferro fundido e atravessados por um systema de canos conductores de vapor para o aquecimento do creosoto.

A conducção dos dormentes para dentro e para fóra do cylindro é feita por vagonetes ou trollies de ferro apropriados, movendo-se sobre uma linha de trilhos que atravessa o cylindro, ligando-se depois com outras linhas assentadas em toda a área em que estão depositados os dormentes virgens e os tractados. Os vagonetes entram no cylindro e d'elle sahem tirados por correntes, accionadas por guincho a vapor.

Uma *carga* de dormentes geralmente consta, conforme as dimensões do cylindro e dos dormentes, de 4 a 8 trollies contendo 40 a 80 dormentes. Na usina da Central, cada carga consta de 200 dormentes da bitola larga, em 5 trollies.

O trabalho diario da usina póde ser de tres cargas, durando a operação em cada uma cerca de tres horas.

Duração dos dormentes

O tratamento dos dormentes por uma substancia antiseptica póde prolongar-lhes a vida, duplicando-a, triplicando-a e, em alguns casos, quintuplicando-a, conforme se póde vêr no quadro abaixo, formado por dados que se encontram no Boletim do Congresso Internacional das Estradas de Ferro, de 1904.

Designação dos Paizes	Essencias dos dormentes	DURAÇÃO DOS DORMENTES				
		Virgens	Tractados por			
			Creosoto	Chlorureto de zinco	Sulphato de cobre	Zinco — creosoto
Austria - Hungria .	Faia	3 annos	—	7 a 10 annos	10 annos	—
França	»	3 a 5 »	15 a 25 annos	—	—	—
Dinamarca . . .	»	7 $^1/_2$ »	—	—	—	15 annos
Austria - Hungria .	Carvalho	8 »	—	12 a 18 »	—	—
Belgica	»	6 »	13 »	—	—	—
Hespanha . . .	»	5 »	18 »	—	10 »	—
França	»	3 a 5 »	15 a 25 »	—	—	—
India.	»	14 »	—	—	—	—
Sicilia	»	10 a 11 »	—	—	—	—
Hollanda . . .	»	12 a 14 »	—	15 »	—	—
Austria - Hungria .	Pinho	5 »	—	17 »	—	11 »
Russia	»	3 a 4 »	—	7 $^1/_2$ »	—	—
Hespanha . . .	»	5 a 6 »	12 »	—	10 »	—
França	»	3 a 5 »	—	—	15 »	—
Inglaterra . . .	»	8 a 10 »	18 a 25 »	—	—	—
Hollanda . . .	»	5 a 7 »	—	12 »	—	—
Dinamarca . . .	»	7 $^1/_2$ »	—	—	—	15 »

Nos Estados Unidos da America do Norte, o tratamento pelo Zn Cl_2, que é o mais usado, augmenta a mais do dobro a duração dos dormentes de madeiras molles, dando, por exemplo, uma duração média de 8 a 12 annos aos dormentes de pinho, que não tractados duram apenas 2 á 5 annos. Nesse mesmo paiz, o tractamento pelo creosoto dá uma duração de 25% a 50% maior do que o tractamento pelo chlorureto de zinco, porem, por um preço tres a quatro vezes maior.

Madeiras brancas

O tractamento não deve ser applicado senão ás madeiras molles, porque só ellas podem absorver o liquido antiseptico em quantidade sufficiente.

Existe, nas mattas d'este Estado, uma grande variedade de madeiras brancas, das quaes, entre outras, se podem mencionar as seguintes: *açoita-cavallo*, *angico-branco*, *ararurá*, *cannela batalha*, *cannela branca*, *cannela vermelha*, *capichinguy*, *candeia*, *chimbó*, *cacheta*, *dedal*, *guarápa*, *jequetibá branco*, *jangada*, *leiteiro*, *mangue*, *oleo copahyba*, *pindahyba*, *peito de pomba*, *tamboril*.

Muitas d'estas madeiras são abundantes, mas se acham, em geral, distantes da linha; aquellas que existiam nas proximidades já foram, em grande parte, cortadas para lenha.

Quanto ao preço pelo qual poderemos obter dormentes de madeiras brancas será, sem duvida, menor que o preço dos de madeiras de lei, attendendo á abundancia d'aquellas. Convem, entretanto, notar que, o que influe sobre o custo do dormente, não é só a qualidade da madeira, senão tambem a mão de obra, isto é, a derrubada, a lavragem, a serragem e, em alguns casos, principalmente o carreto ou transporte para a margem da linha.

Accessorios de fixação do trilho ao dormente

Os dormentes de madeira de qualidade inferior, alem do tractamento preservativo da putrefacção, precisam ser protegidos contra a *usura mecanica*, isto é, contra o gasto da madeira em torno dos pregos e os entalhes produzidos pelos trilhos, para que d'elles se possa tirar um aproveitamento remunerativo da despesa do tractamento.

Em todas as nossas linhas da bitola estreita e em parte das da bitola larga, usamos o prego ou grampo como meio de fixação. Como é sabido, o prego tem a dupla funcção de apertar o trilho ao dormente e, principalmente, evitar que o trilho se mova lateralmente pelo impulso das rodas; o prego preenche esses fins satisfactoriamente nas madeiras duras, mas não assim nas molles.

Na madeira molle, o prego não offerece a solidez de ligação necessaria para evitar o movimento ondulatorio que adquire o trilho na passagem dos trens e que tem por effeito o esmagamento e o cisalhamento das fibras da madeira pelo patim. Formar-se-á então um entalhe debaixo d'este e deixará a cabeça do prego de adherir ao patim.

Alem d'isso a introducção do prego na madeira produz o rompimento das fibras em redor do furo aberto, que tende a se alargar, e, como consequencia, o prego não póde resistir á pressão lateral do trilho, sobretudo nas curvas, e deixa então de exercer a sua principal funcção.

Portanto, não preenchendo os fins a que é destinado, não poderá o prego ser usado nos dormentes de madeira molle.

Devo, entretanto, dizer que o prego é quasi exclusivamente empregado pelos americanos do Norte, mesmo nas madeiras molles, como o pinho; mas cumpre-me accrescentar que, segundo M. Descules, engenheiro da Companhia Leste, da França, o qual fez recentemente uma viagem de inspecção pelas estradas de ferro americanas, se nota nessas estradas não existir solidariedade entre os trilhos e os dormentes. Poucos pregos se apoiam sobre o patim e não o apertam, deixando um jogo que varia de 2 a 10 mm.; servem apenas para impedir o movimento lateral do trilho. Observa esse engenheiro francez que o aspecto das linhas americanas, vendo-as do trem em movimento, é satisfactorio, mas que, percorrendo-as a pé, se encontram defeitos que, em França, fariam classifical-as de mal conservadas.

Neste ponto, pois, isto é, no systema de prender o trilho ao dormente, si este fôr de madeira molle, não devemos imitar os americanos e melhor será seguirmos a praxe dos europeos, que só usam os tirefonds.

O tirefond, que é um parafuso, se introduz por meio de chave, o que não prejudica tanto as fibras da madeira em torno do furo como acontece quando se bate um prego

a marreta, e, uma vez introduzido, o tirefond prende o trilho ao dormente com muito mais firmeza que o prego, e de tal maneira, que os torna solidarios e faz que trabalhem como uma só peça, na passagem dos trens; o que, si não absolutamente, ao menos em grande parte, evita os inconvenientes que aprasenta o prego, e o gasto mecanico é reduzido ao minimo, principalmente si for empregado um outro accessorio.

Refiro-me ao emprego das *sellas* que, distribuindo a carga que lhes é transmittida pelo trilho, por uma maior superficie do dormente, diminue a usura mecanica produzida pelo patim; convem, porem, notar que, nas madeiras molles, a sella metallica, a mais geralmente usada, não é tão efficaz, porque não evita de se produzir o entalhe no dormente, embora seja menos profundo do que quando o trilho assenta directamente sobre a madeira.

Algumas estradas da Europa, principalmente a de Leste da França, usam, ha já alguns annos e com o melhor exito, uma sella de madeira creosotada. A duração desta sella é de 1 a 2 annos; a sua substituição é facil e dá pouco dispendio.

Têm sido experimentadas igualmente sellas de feltro e de cabello de cavallo, mas não offerecem estas superioridade sobre as de madeira.

Um outro accessorio é empregado para evitar o inconveniente do afrouxamento do prego ou tirefond no dormente de madeira molle. Este accessorio, que é denominado *trénail* em francez e *dowel* em inglez, e que chamamos *torno*, não é mais que um parafuso de madeira, com um passo muito largo e furado no centro, para receber o tirefond ou prego. E' feito de madeira de lei escolhida, secca e bem creosotada.

Feitos os furos nos dormentes, com ferramenta especial, introduzem-se os tornos a mão, quando empregados em pequena quantidade, ou a machina, si a quantidade é grande.

Com o emprego do torno desapparecem os inconvenientes apontados para o uso dos pregos ou tirefonds nas madeiras molles, pois que é muito grande a resistencia que offerecem ao afrouxamento.

O torno tem tambem a vantagem de parcialmente preencher o fim das sellas, pois que o patim do trilho assenta em parte sobre a sua cabeça.

Muitas estradas de ferro da Europa tem empregado, desde alguns annos, em suas linhas principaes, este utilissimo accessorio, cuja melhor recommendação está em que seu emprego tende a tornar-se geral.

E' digna de nota a experiencia feita pela P. L. M., da França: em trechos percorridos por trens da velocidade media de 100 km. foram em 1896, introduzidos *tornos* em dormentes ja usados, e ao mesmo tempo, assentados nesses trechos dormentes novos sem o torno. Em 1902, os dormentes novos foram retirados devido á usura, emquanto que os dormentes velhos *torneados*, isto é, munidos de *tornos*, não apresentavam praticamente nenhum gasto.

Um grande inconveniente, talvez o maior, que apresentam muitas das madeiras molles, empregadas como dormentes, é a sua tendencia a racharem sob a influencia do calor

Em algumas estradas Europeas, quando a madeira começa a rachar, se usa apertar as partes que se separam por meio de parafusos ou impedir o desenvolvimento das fendas por ferros em fórma de S, pregados a martello, nas cabeças dos dormentes, em sentido perpendicular ás fendas. Evita-se tambem, em parte, que a madeira rache, cortando-a em tempo proprio.

E' um facto verificado que a época da derrubada tem grande influencia sobre a conservação da madeira: a occasião propria para o córte é quando o movimento da seiva está paralysado.

Dizem os nossos *homens do mato* que a derrubada deve ser feita nos *quartos minguantes* de Maio até Agosto.

A Estrada de Ferro Central do Brazil prescreve aos seus fornecedores de dormentes que as madeiras sejam cortadas nesse periodo do anno.

Custo do tractamento

A usina da Central tem capacidade para preparar 150.000 dormentes annualmente; a despesa da sua installação, que, alem dos apparelhos destinados ao tractamento, comprehende vastos galphões onde são depositados os dormentes virgens durante a sécca, não excedeu á importancia de 100:000$000.

Nessa estrada o preço médio dos dormentes, da bitola larga, de madeiras de lei, é de 48$000 por dezena ou 57$600 por duzia, e de 36$000 por duzia de dormentes de madeiras brancas. O custo do tractamento por duzia d'estes ultimos é de 9$888; d'onde se vê que o preço do dormente, da bitola larga, de madeira branca, creosotado, é de menos 824 rs. do que o de madeira de lei.

Não creio que nós possamos obter uma tal reducção, como passo a demonstrar.

O dormente da Central é de . . . .
$2,^{m}65 \times 0,^{m}22 \times 0,^{m}14 = 0,^{m3}081.620$ e absorve, em media, 7 litros de cresoto, correspondendo a cerca de 86 kg. d'esse liquido por $m.^{3}$

O nosso dormente da bitola larga tem . . . . . .
$2,^{m}80 \times 0,^{m}24 \times 0,^{m}17 = 0,^{m3}114.240$ e absorverá, naquella proporção, $0,114.240 \times 86 = 9,^{kg}825$. Regulando por 8,5 marcos ou 6$670, ao cambio de 15, o preço do creosoto por 100 kg., segundo offerta que nos foi feita, temos $\frac{9.825 \times 6\$670}{100} = 660$ rs. para o custo da quantidade do liquido preservativo absorvida por um dormente. A despesa da mão d'obra ou braçagem com as diversas operações até o completo preparo da madeira, segundo estatistica organisada sobre as despesas feitas na usina da referida estrada, é de 360 rs. Si addicionarmos esta quantia á obtida para o custo do creosoto, temos $660 + 360 = 1\$020$ para o preço do tractamento de um dormente ou $1\$020 \times 12 = 12\$240$ por duzia.

O preço actual dos nossos dormentes de madeiras de lei é de 48$000 por duzia; o preço equivalente de dormentes virgens de madeiras brancas será de $48\$000 - 12\$240 = 35\$760$.

Não acredito que possamos obter menor preço, nem talvez tão baixo e portanto, como disse, conseguir a reducção da Central.

Em relação aos dormentes da bitola estreita, temos:
$2,^{m}0 \times 0,^{m}20 \times 0,^{m}14 = 0,^{m3}056$ volume de um dormente.
$0,^{m3}056 \times 86 = 4,^{kg}816$ peso do creosoto absorvido.
$4,^{kg}816 \times 6\$670 = 320$ rs. custo creosoto absorvido.

Sendo estes dormentes muito mais leves que os da bitola larga, menor despesa de mão d'obra darão, e poderá esta ser computada em 300 rs.

Teremos, pois, que o custo do tractamento será de 320 + 300 = 620 rs. por dormente ou 620 × 12 = 7$440 por duzia.

O preço actual dos dormentes de faveiro é de 22$000; o preço equivalente dos de madeira branca, creosotados, será de 22$000 — 7$440 = 14$560.

Será este o preço minimo que obteremos?

Mas nós precisamos de dormentes, qualquer que seja o seu preço, e maior probabilidade teremos de adquiril-os, si empregarmos os de madeiras brancas. E, si os tractarmos, maior será a sua duração, menor o seu consumo annual, o que diminuirá as amiudadas e numerosas substituições e, portanto, menor será a nossa despesa de conservação da linha.

Conclusão

Pelo visto, parece-me que devemos desde já procurar novas fontes de fornecimento pelo emprego de dormentes de madeiras brancas e cuidar dos meios de prolongar-lhes a duração. E, para isso, tendo já visto o que tem feito a Central e o que tem conseguindo, não temos mais do que seguir-lhe os passos: adoptemos os mesmos apparelhos, façamos uma installação identica á sua e comecemos o tractamento das mesmas madeiras já lá experimentadas e que existem tambem neste Estado.

Alem d'isso, como medida complementar, indispensavel, será preciso adoptarmos os accessorios a que me referi anteriormente; o que, embora augmente o custo, concorrerá em muito para a conservação dos dormentes.

Lastro

a) Lastro de pedra

Bitola de $1,^{m}60$

A producção da pedreira, situada no km. 115, foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1905	Em 1906	Differença em 1906
Vagões de pedra britada	2.579	2.482	— 97
„ „ „ de construcção . .	65	177	+ 112
„ „ cascalho	231	249	+ 18

A extensão de linha lastrada de pedra é dada pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1905	Em 1906	Differença em 1906
Linha principal.	13.959	14.493	+ 534
Desvios	1.332	337	— 995
Total . . .	15.291	14.830	— 461

A extensão de linha empedrada, até 31 de Dezembro de 1906, foi:

DESIGNAÇÃO	Linha principal	Desvios	Total
	km. m.	km. m.	km. m.
Entre Jundiahy e Campinas, em trechos interrompidos	37.275,0	1.279,0	38.554,0
Entre Campinas e Cordeiros, em trechos interrompidos	41.966,0	2.519,0	44.485,0
Entre Cordeiros e Descalvado, em trechos interrompidos	2.646,0	—	2.646,0
No ramal de Rio Claro, em trechos interrompidos	1.525,0	—	1.525,0
Total . . .	83.412,0	3.798,0	87.210,0

O maior trecho de linha empedrado, sem interrupção, é de 30 kilometros de extensão, e comprehendido entre os kilometros 14+200 e 44+200 (de Louveira a Campinas).

No ultimo quinquennio o lastro de pedra britada foi empregado em 59,km266 de linha, sendo:

	km
Em 1902	7,070
Em 1903	12,207
Em 1904	9,868
Em 1905	15,291
Em 1906	14,830
Total	59,266

O custo medio do lastro de pedra por metro corrente póde ser calculado do modo seguinte:

Despesa total da pedreira . . . . 51:862$860

A deduzir:

177 vagões de $3^{m^3}500$ ou 619,500 de pedra para construcção a 5$000$^{m^3}$ . . . . 3:097$500

48:765$360

A pedreira forneceu mais:

2.482 vagões × $4,^{m^3}500$ = $11.169,^{m^3}000$ de pedra britada
249 „ × $5,^{m^3}000$ = $1.245,^{m^3}000$ de cascalho

Total . . $12.414,^{m^3}000$

Custo do metro cubico de pedra britada ou cascalho, carregado em vagão, foi, pois, de:

$$\frac{48:765\$360}{12.414^{m^3}000} = 3\$928$$

O custo médio do lastramento de pedra por metro corrente de linha, varia de

(3$928 + 1$000) = 4$928 a
(3$928 + 2$500) = 6$428.

Visto já não satisfazer vantajosamente ás condições de exploração a pedreira do km. 115, perto de Cordeiros, foi adquirida por compra uma outra situado no km. 98, proximo á Estação de Tatú. Essa pedreira poderá fornecer a pedra precisa para o empedramento das linhas da Companhia e excellente pedra de construcção.

Está em construcção o desvio de 1.200 metros de extensão que dará accesso a pedreira.

Bitola de $1,^{m}00$

Toda a pedra para lastro foi extrahida da pedreira situada no km. 4 do Ramal de Ribeirão Bonito, d'onde foram transportadas 2.739 gondolas.

Extensão da linha lastrada de pedra:

DESIGNAÇÃO	Em 1905	Em 1906	Differença em 1906
	km. m.	km. m.	km. m.
Linha principal	13,164,0	9.902,0	— 3.262,0
Desvios	798,0	276,0	— 522,0
	km. m.	km. m.	km. m.
Total	13.962,0	10.178,0	— 3.784,0

A extensão de linha empedrada até 31 de Dezembro de 1906 foi:

DESIGNAÇÃO	Linha principal	Desvios	Total
	km. m.	m.	km. m.
Tronco	90.828,0	958,0	91.786,0
Ramal de Jahú	34.223,0	16,0	34.239,0
„ „ Agua Vermelha	211,0	—	211,0
„ „ Ribeirão Bonito	2.820,0	—	2.820,0
„ dos Agudos	2.227,0	—	2.227,0
„ do Mogy Guassú	353,0	—	353,0
Total	130.662.0	974,0	131.636,0

A maior extensão de linha lastrada de pedra, com interrupção, somente dos trechos comprehendidos entre chaves, nas estações, é, em numero redondo, de 74 kilometros, comprehendida entre Rio Claro e S. Carlos.

Nos ultimos cinco annos o lastro de pedra britada foi empregado em 97.169 metros de linha sendo:

	km. m.
Em 1902	19.193,0
Em 1903	32.682,0
Em 1904	21.154,0
Em 1905	13.962,0
Em 1906	10.178,0
Total	97.169,0

Alem do lastramento de pedra feito, foi tambem concertado, no anno de 1906, o lastro antigo existente entre Rio Claro e São Carlos, na extensão de 9.833,0 km. m., em que foram empregadas 790 gondolas de pedra.

A referida pedreira do km. 4 do Ramal de Ribeirão Bonito, por sua constituição friavel, permitte a extracção, a picareta, da pedra já em fragmentos apropriados para lastro, o que torna este muito economico, podendo-se computar o seu custo em cerca de metade do do lastro da bitola larga.

b) Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas, sendo removidos:

Na bitola de 1,m60	. . .	1.576 vagões de terra
„ „ „ 1,m00	. . .	4.207 vagões de terra
„ „ „ 0,m60	. . .	541 vagões de terra

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o serviço seguinte:

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Construidas	Concertadas	Assentadas	Substituidas
Bitola de 1,m60. . . .	1.117,m0	16.455,m0	6	36
„ „ 1,m00	3.359,m0	222.577,m0	25	24
„ „ 0,m60	—	—	2	—
Total . . .	4.476,m0	239.032,m0	33	60

Edificios e Obras d'Arte

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços:

Designação	Bitola de 1,^{m}60				Bitola de 1,^{m}00							Bitola de 0,^{m}60			
	Tronco	R. Rio Claro	R. St. Veridiana	TOTAL	Tronco	Ramal Jahú	R. A. Vermelha	R. Rib. Bonito	R. dos Agudos	R. M. Guassú	TOTAL	R. Santa Rita	R. Descalvadense	TOTAL	TOTAL GERAL
Estações concertadas	10	—	—	10	23	8	7	1	7	4	50	1	—	1	61
,, construidas	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
,, reformadas	—	—	—	—	—	2	—	—	1	1	4	—	—	—	4
Armazens concertados	10	1	3	14	15	4	—	1	5	2	27	1	1	2	43
,, construidos	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
,, augmentados	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Casas de empregados concertadas	56	—	2	58	26	3	1	1	1	3	35	—	1	1	94
,, ,, ,, construidas	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—	2	—	1	1	4
,, turmas concertadas	10	—	—	10	29	6	4	—	7	3	49	—	—	—	59
,, ,, ,, construidas	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—	2	—	—	—	3
Latrinas construidas	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	3	—	—	—	3
Abrigos de machinas e carro concertados	5	—	—	5	4	2	—	—	—	—	6	—	2	2	13
Poços concertados ou limpos	1	—	—	1	2	1	—	—	—	—	3	—	—	—	4
,, construidos	5	—	—	5	6	1	—	—	3	—	10	—	—	—	15
Boeiros concertados	9	—	—	9	9	—	—	—	7	—	16	—	—	—	25
,, reformados	1	—	—	1	3	1	—	—	1	—	5	—	—	—	6
,, construidos	3	1	—	4	8	—	—	—	3	—	11	—	—	—	15
Pontilhões concertados	10	—	—	10	1	—	—	—	1	—	2	1	—	1	13
,, reformados	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
,, construidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2
Passagens americanas concertadas	1	—	—	1	7	1	—	—	—	—	8	—	—	—	9
,, superiores ,,	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
,, inferiores construidas	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Muros de arrimo construidos	2	—	—	2	2	—	—	—	1	—	3	—	—	—	5
Caixas d'agua mudadas	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1

Estações

Em 31 de Dezembro existiam:

Estações	100
Postos telegraphicos	18
Total . . .	118

Na bitola de 1,^{m}00 foi inaugurada, em 1.º de Outubro de 1906, a estação de « Alfredo Ellis », no km. 54+384 do ramal de Agua Vermelha, a qual foi construida pelo proprietario das terras em que está situada, o Senador Alfredo Ellis.

O quadro abaixo dá o numero discriminado das estações e póstos telegraphicos das differentes linhas:

Designação das linhas	Numero de Estações		Numero de Post. telegraphicos		Observações
Bitola de 1,^{m}60					
Tronco	22		8		
Ramal do Rio Claro . .	2		—		
„ de Sta. Veridiana .	5		—		
Total	. . .	29	. . .	8	
Bitola de 1,^{m}00					
Tronco	24		6		Exclusive Rio Claro
Ramal de Jahú	10		3		
„ de Agua Vermelha	8		—		
„ de Ribeirão Bonito	4		—		
„ dos Agudos . . .	13		1		
„ do Mogy Guassú .	8		—		
Total	. . .	67	. . .	10	
Bitola de 0,$_{m}$60					
Linha de Santa Rita . .	2		—		
Linha Descalvadense . .	2		—		
Total	. . .	4	. . .	—	
Total geral . .		100		18	

Obras d'Arte

O quadro seguinte dá o numero discriminado de obras d'arte e sua especie:

Linhas	Boeiros de 0,m15 a 1,m95 de vão — abertos		Boeiros — cobertos		Boeiros — em arco	Boeiros — tubulares	Boeiros — TOTAL	Pontilhões de 2,m00 a 8,m00 de vão			Pontes de 10,m0 a 400,m0 de vão	Passagens		Total geral
	simples	duplo	simples	duplo				abertos	em arco	TOTAL		inferiores	superiores	
Bitola de 1,m60 . . .	126	2	193	2	30	15	368	175	9	184	13	5	11	581
Bitola de 1,m00 . . .	645	—	267	14	98	5	1.029	300	25	325	19	15	8	1.400
Bitola de 0,m60 . . .	66	—	18	1	—	—	85	5	—	2	2	1	—	93
Somma . . .	837	2	478	17	128	20	1.482	480	34	514	34	21	19	2.074

Prolongamento de Bebedouro a Barretos

Os estudos do prolongamento de Bebedouro a Barretos, contractados com o distincto Engenheiro Flavio de Mendonça Uchôa, começaram em fins de Novembro e a 31 de Dezembro os trabalhos de campo achavam-se bem adiantados.

Foi incumbido de acompanhar os estudos, como fiscal por parte da Companhia, o Engenheiro Edmundo Busch Varella, cuja competencia nesse especialidade, já por mais de uma vez, tem sido posta a prova. Na ausencia do Engenheiro Varella, encarregou-se de sua residencia, o Engenheiro Luiz Mattoso, que ficou accumulando d'esse modo o exercicio das residencias 2.ª e 3.ª —

Trabalhos diversos

A divisão da Linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 46:344$179, que é assim distribuida:

Bitolas de 1.m60 e 0,m60		
A' Tracção	29:688$193	
Ao Trafego	1:445$863	
A diversos particulares	1:976$320	33:110$376
Bitola de 1,m00		
A' Tracção	5:004$200	
Ao Trafego	1:449$423	
A diversos particulares	6:780$180	13:233$803
Total		46:344$179

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha dispendeu-se:

Annos	Bitolas de		Todas as linhas
	1m,60 e 0m,60	1m,00	
Em 1905	817:276$256	1.289:309$038	2.106:585$294
Em 1906	883:885$262	1.159:072$743	2.042:958$005
Differença	+ 66:609$006	— 130:236$295	— 63:627$289

As despesas totaes da Linha em 1906 se distribuem do seguinte modo:

Bitolas de 1m,60 e de 0m,60

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	61:545$750	1:516$404	—	63:092$154
Via Permanente	364:705$910	(1) 172:952$413	27:000$000	564:658$323
Assentamento de trilhos novos no Ramal de Rio Claro	4:186$560	69:880$199	—	74:066$759
Obras d'Arte	26:603$620	15:372$273	—	41:975$893
Estações e Edificios	32:170$450	59:590$763	122$500	91:883$713
Cerças e Cancellas	2:714$380	2:630$966	—	5:345$346
Lastro	9:590$890	2:555$967	—	12:146$857
Horto Florestal	14:416$140	2:449$259	4:478$400	21:343$799
Melhoramentos da Linha	8:745$000	627$418	—	9:372$418
	521:678$700	327:605$662	31:600$900	883:885$262

(1) Sendo 136:396$750 de dormentes.

Bitola de 1m,00

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Administração	61:545$750	1:457$085	—	63:002$835
Via Permanente	591:085$040	(2) 263:420$564	—	854:505$604
Assentamento de trilhos novos no Ramal dos Agudos	399$000	73:704$969	—	74:103$969
Obras d'Arte	20:076$780	14:678$019	—	34:754$799
Estações e Edificios	49:742$520	33:084$126	3:925$600	86:752$246
Cercas e Cancellas	5:062$150	3:362$839	—	8:424$989
Lastro	14:353$830	2:466$741	—	16:820$571
Melhoramentos da Linha	19:091$600	1:616$130	—	20.707$730
	761:356$670	393:790$473	3:925$600	1.159:072$743

(2) Sendo 192:658$680 de dormentes.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Todas as Linhas				
Administração	123:091$500	3.003$489	—	126:094$989
Via Permanente	955:790$950	(3) 436:372$977	27:000$000	1.419:163$927
Assentamento de trilhos novos nos Ramaes de Rio Claro e dos Agudos	4:585$560	143:585$168	—	148:170$728
Obras d'Arte	46:680$400	30:050$292	—	76:730$692
Estações e Edificios	81:912$970	92:674$889	4:048$100	178:635$959
Cercas e Cancellas	7:776$530	5:993$805	—	13:770$335
Lastro	23:944$720	5:022$708	—	28:967$428
Melhoramentos da Linha	27:836$600	2:243$548	—	30:080$148
Horto Florestal	14:416$140	2:449$259	4:478$400	21:343$799
	1.286:035$370	721:396$135	35:526$500	2.042:958$005

(3) Sendo 329:055$430 de dormentes.

As despesas de Administração d'esta divisão communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de 1m,60 e de 0m,60.	5,0
Bitola de 1m,00	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesas da linha em 1906 comparadas com as do anno anterios, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 1,m60 e 0,m60				
Administração	+ 17:450$838	— 786$171	—	+ 16:664$667
Via Permanente	— 35:567$080	—([1])48:222$472	+ 27:000$000	— 56:789$552
Assentamentos de trilhos novos no Ramal R. Claro	+ 4:186$560	+ 69:880$199	—	+ 74:066$759
Obras d'Arte	+ 14:131$920	+ 5:246$089	—	+ 19:378$009
Estações e Edificios	+ 2:926$790	+ 43:872$117	— 292$600	+ 46:506$307
Cercas e Cancellas	— 709$990	— 778$469	—	— 1:488$459
Lastro	+ 1:689$480	— 2:212$531	—	— 523$051
Horto Florestal	— 2:816$670	+ 759$800	+ 3:868$400	+ 1:811$530
Obras novas	— 16:806$560	— 12:639$042	—	— 29:445$602
Melhoramentos da Linha	— 3:465$200	— 106$402	—	— 3:571$602
	— 18:979$912	+ 55:013$118	+ 30:575$800	+ 66:609$006
Bitola de 1,m00				
Administração	+ 1:314$422	+ 59$578	—	+ 1:374$000
Via Permanente	— 41:318$210	—([2])203:309$336	—	— 244:618$546
Assentamento de trilhos novos no Ramal Agudos	+ 399$000	+ 73:704$969	—	+ 74:103$969
Obras d'Arte	+ 11:235$350	+ 11:370$406	—	+ 22:605$756
Estações e Edificios	+ 17:642$720	+ 9:299$532	+ 3:717$490	+ 30:659$742
Cercas e Cancellas	+ 691$770	+ 1:827$710	—	+ 2:519$480
Lastro	— 12:956$730	— 2:369$511	—	— 15:326$241
Obras novas	— 6:333$400	— 4:280$660	—	— 10:614$060
Melhoramentos da Linha	+ 8:529$000	+ 530$605	—	+ 9:059$605
	— 20:796$078	— 113:157$707	+ 3:717$490	— 130:236$295

([1]) Sendo 1:571$543 de dormentes para mais.

([2]) Sendo 94:913$190 de dormentes para menos.

Verbas de despesas		Pessoal		Material		Contas		Total
Todas as linhas								
Administração	+	18:765$260	—	726$593		—	+	18:038$667
Via Permanente	—	76:885$290	—	(3)251:522$808	+	27:000$000	—	301:408$098
Assentamento de trilhos novos nos Ramaes de Rio Claro e Agudos	+	4:585$560	+	143:585$168		—	+	148:170$728
Obras d'Arte	+	25:367$270	+	16:616$495		—	+	41:983$765
Estações e Edificios	+	20:569$510	+	53:171$649	+	3:424$890	+	77:166$049
Cercas e Cancellas	—	18$220	+	1:049$241		—	+	1:031$021
Lastro	—	11:267$250	—	4:582$042		—	—	15:849$292
Horto Florestal	—	2:816$670	+	759$800	+	3:868$400	+	1:811$530
Obras Novas	—	23:139$960	—	16:919$702		—	—	40:059$662
Melhoramentos da Linha	+	5:063$800	+	424$203		—	+	5:488$003
	—	39:775$990	—	58:144$589	+	34:293$290	—	63:627$289

(3) Sendo 93:341$647 de dormentes para menos.

O quadro seguinte indica as medias da despesa da divisão da Linha, em 1906 e 1905 por diversas unidades, considerando somente os transportes retribuidos:

Unidades	Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60		Bitola de 1.^{m}00		Todas as linhas	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Despesa por kilometro — Pessoal	1:637$804	1:697$051	1:032$185	1:064$153	1:215$569	1:256$270
Despesa por kilometro — Material	1:121$276	854$103	539$191	690$008	715$444	739$820
Despesa por kilometro — Total	2:759$080	2:551$154	1:571$376	1:754$161	1:931$013	1:996$090
Despesa por trem kilometro	$819	$859	$811	1$005	$814	$943
„ por vehiculo kilometro de 4 rodas	$034	$040	$043	$057	$039	$049
„ por tonelada kilometro de peso util	$009	$012	$018	$026	$013	$018

Despesa de Capital

Durante o anno de 1906. foi escripturada em conta de Capital a importancia total de 63:364$227 assim distribuida:

Bitola de 1,m60

Assentamentos de trilhos novos do Ramal do Rio Claro		31:572$939

Bitola de 1,m00

(Trecho Estadoal)

Assentamento de trilhos novos no Ramal dos Agudos	31:758$843	
Estudos do prolongamento de Bebedouro a Barretos	32$445	
		31:791$288
Total		63:364$227

Pessoal

Em meiados do anno, por determinação superior, foi feita uma alteração no pessoal da administração da Linha, que ficou dividida em oito residencias, a saber:

Bitola de 1,m60	1.ª — Jundiahy a Rio Claro	134	kms.
Bitola de 1,m60 / Bitola de 0,m60	2.ª — Cordeiros a Descalvado Ramal do Santa Veridiana e Ramaes de Santa Rita e Descalvadense	187	”
Bitola de 1,m00	1.ª — Rio Claro a Araraquara	128	”
	2.ª — Araraquara a Bebedouro	149	”
	3.ª — Ramal do Mogy Guassú	93	”
	4.ª — Ramaes de Ribeirão Bonito e Agua Vermelha	103	”
	5.ª — Ramal de Jahú	143	”
	6.ª — Ramal dos Agudos	121	”
	Total . . .	1.058	”

E foram nomeados residentes, alem dos que já exestiam, os seguintes engenheiros:
para a 1.ª residencia da bitola larga, Edmundo Navarro de Andrade, accumulando o cargo de director do Horto Florestal, que já exercia; para a 2.ª residencia da bitola larga, Carlos Mundt, que exercia o cargo de desenhista da Locomoção, d'esta Companhia; para a 3ª. 4ª. e 6ª., da bitola estreita, respectivamente, Luiz Mattoso, Joaquim Fonseca Rodrigues e Affonso Fleury.

As residencias 1.ª 2.ª e 5.ª da bitola estreita, ficaram a cargo dos antigos engenheiros residentes, Alfredo Lopes, Edmundo Busch Varella e Guilherme Bannitz.

Foram suppremidos os lugares de tres mestres de linha, e o mestre de linha geral, José de Oliveira, passou a ser ajudante do engenheiro da 1.ª residencia da bitola larga.

Foi transferida a residencia do Egenheiro Antonio Pinheiro Canguçú, ajudante do Chefe da Linha, de São Carlos para Jundiahy.

Em relação ao pessoal operario, devo aqui registar a medida que se resolveu tomar no seu interesse, e que foi de reduzir-se o dia de trabalho de 10 horas, a sómente 8 horas, sem diminuição alguma nos salarios.

Em virtude da consideração do aproveitamento das melhores horas do dia para o serviço da linha, não foi feita a reducção inteiramente em cada dia; mas se fez de modo a ser de 8½ horas o tempo de trabalho em cinco dias — de segunda feira á sexta feira — e de 5½ horas ao sabbado; o que dá, nos seis dias, 48 horas de trabalho.

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1906 era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Bitolas de			Todas as linhas
	1,m60	1,m00	0,m60	
Engenheiro — Chefe	—	—	—	1
Engenheiro — Ajudante	—	—	—	1
Engenheiros — Residentes	2	6	—	8
Ajudante de Engenheiro — Residente	1	—	—	1
Desenhista	—	—	—	1
Escripturarios	—	—	—	2
Mestres de linha	5	14	—	19
Feitores — Turmas ordinarias	50	111	5	166
Feitores — „ especiaes *	1	3	—	4
Trabalhadores — Turmas ordinarias	216	398	18	632
Trabalhadores — „ especiaes *	58	46	—	104
Mestres — pedreiros	1	1	—	2
Pedreiros e serventes	49	33	—	82
Carpinteiros	4	4	—	8
Pintores	4	4	—	8
Ferreiros e malhadores	4	2	—	6
Machinista dos britadores	1		—	1
Total	396	622	23	1.046

* Servem os da bitola larga.
* As turmas especiaes são a da extracção e britamento de pedra para lastro e a da substituição de trilhos novos.

Jundiahy, 8 de Maio de 1906.

Alberto de Medonça Moreira,
Chefe da linha.

Horto Florestal

Plantações definitivas

A 31 de Dezembro de 1906 havia, no Horto, plantados definitivamente:

Eucalyptus de diversas especies	25.000
Cedrela fissilis — cedro brasileiro	2.000
Araucaria brasiliensis — pinheiro brasileiro .	2.000
Cupressus glauca — cedro portuguez	1.500
Casuarina stricta	650
Esenbeckia leiocarpa — guarantã	500
Hymenaea stilbocarpa — jatobá	210
Eletrolobium elegans — perobinha	200
Tristanea conferta	200
Platanus orientalis	160
Cupressus elegans	160
Cupressus macrocarpa	160
Casuarina glauca	150
Robinia pseudo-acacia	150
Jacaranda mimosaefolia	100
Catalpa bignonioides e speciosa . . .	100
Quercus pedunculata — carvalho	100
Total	33.340

E, em numero inferior a 100, formando um total de 2.115: — Acacias de diversas especies, cedros europeus, jequetibá, paú brasil, peroba, cabreuva, paú pereira, magnolia amarella, guapuruvú, faveiro, tamboril, pinheiros europeus, cryptomeria, guatambú, canella amarella, choupo canadense paú ferro, thuyas, etc.

Na secção florestal de Boa Vista a plantação conta já 4.000 Eucalyptus.

8

Resumindo, teremos um total de 39.455 arvores definitivamente plantadas, ou mais 11.895 que em egual periodo de 1905.

Viveiro

Enumerando, apenas, as mudas que já soffreram a primeira transplantação e estão aptas a ser definitivamente plantadas, existiam, em Dezembro findo, as seguintes em viveiro:

Eucalyptus	8.500
Faveiro — Pterodon pubescens	2.000
Guarantã — Esenbeckia leiocarpa	1.200
Platanus orientalis e occidentalis . . .	650
Anda-assú — Joanesia princeps.	460
Guapuruvú — Schizolobium excelsior. . . .	350
Jatobá — Hymenaea stilbocarpa	250
Copahyba — Copaifera Langsdorfü	250
Cinammomo — Melia Azedarack	380
Robinia-pseudo-acacia	230
Casuarina stricta	200
Pereira — Geissospermum Vellosii	200
Amoreira — Morus nigra.	520
Jacaranda mimosaefolia	100
Cabreuva — Myrocarpus frondosus	50
Thuya orientalis	50
Total	15.390

Além das que ficam mencionadas, possúe o viveiro muitas outras especies de plantas de valor, que deixam de figurar aqui pelo reduzido numero de exemplares de cada especie. São, na sua grande maioria, essencias florestaes indigenas, com que pretendemos augmentar a collecção de madeiras brasileiras que possue o Horto.

Embora não esteja isso no programma do Horto, organizámos em viveiro varios talhões com bacellos da videira americana — RUPESTRIS DO LOT — optimo cavallo para enxertia, que, uma vez enraizados, distribuiremos gratuitamente. E' intensão nossa formar tambem, agora que as plantações de essencias florestaes vão ficando concluidas, um viveiro para a obtenção de arvores fructiferas indigenas, que serão depois distribuidas.

Distribuição de mudas

Até 31 de Dezembro de 1906 o Horto havia distribuido 2.165 mudas de essencias florestaes e plantas de ornamentação, sendo 1.557 para estações, casas de turmas, aterros e linha da Companhia e 608 a diversos particulares.

A distribuição foi feita na seguinte ordem:

Em 1904	102
Em 1905	298
Em 1906	1.765
Total. .	2.165

Como se vê, de anno a anno têm augmentado consideravelmente os pedidos de mudas, parecendo, finalmente, haver despertado interesse o aproveitamento das terras incultas com a plantação de madeiras de valor. E, para confirmar a nossa asserção, bastará dizer que já nos primeiros tres mezes do corrente anno foram distribuidas 2.930 mudas de essencias florestaes, das quaes 2.442 a particulares. Animador é este movimento, sendo incontestavel que é devido ao resultado obtido no Horto, cujas terras foram sempre julgadas incapazes de formar arvoredo.

Felizmente, o exemplo da Companhia vai sendo seguido e muitos fazendeiros distinctos, entre os quaes é de justiça salientar o Exmo. sr. Barão Geraldo de Rezende, têm pedido ao Horto sementes de madeiras de valor para iniciarem a cultura florestal. A todos tem o Horto attendido, dando assim cumprimento ao seu programma.

Convem mais uma vez notar que o Horto distribue sementes de Eucalyptus das melhores especies aos lavradores que as requisitarem.

Lavoura

Durante o anno de 1906 foram lavrados 11.270 m² de terreno, que addicionados aos dos dois annos anteriores, perfazem um total de 503.054 m², não entrando em conta o terreno arado da secção florestal de Boa Vista (90.000 m²).

Em 1906 foi pequena a quantidade de terra lavrada por estarem já quasi concluidas as plantações e não se prestar á lavoura o pouco terreno que nos falta cultivar.

Uma vez concluida a rectificação do rio Jundiahy-mirim, ha pouco encetada e de que em outro logar nos occupamos, serão lavrados convenientemente os terrenos ora embrejados e deseccados por vallas a descoberto e pela plantação de Eucalyptus.

Extincção de formigueiros

Em 1906, gastaram-se 96 latas de formicida «Pestana», representando uma despesa de 508$200. Até hoje o Horto dispendeu em formicida a quantia de 1:511$520.

Como ficou dito em outro relatorio, impossivel é evitar que novos formigueiros se formem no terreno da Companhia, apesar da vigilancia constante e rigorosa sobre elles exercida. Os proprietarios das terras limitrophes do Horto, terras na maior parte de **campo sujo,** não se preoccupam com a extincção dos formigueiros nellas existentes. Assim sendo, nunca poderá o Horto fazer desapparecer a verba necessaria e não pequena para a acquisição de formicida. O mesmo poderemos dizer em relação á secção florestal de Boa Vtsta.

Felizmente, devido á constante vigilancia e aptidão do trabalhador encarregado deste serviço, foi insignificante o numero das plantas inutilizadas pelas formigas. Em Boa Vista, porém, o mesmo não se deu. Alli foi bastante grande o numero de plantas damnificadas, convindo notar que temos um trabalhador apenas para cuidar das plantações.

Apesar do bom resultado obtido sempre com o formicida «Pestana», pretendemos adquirir este anno uma machina Löfgren, por nos parecer mais conveniente e adaptavel aos terrenos do Horto, não exigindo, como aquelle, o transporte de agua na extincção dos formigueiros.

Rectificação do Jundiahy-mirim

Afim de ser aproveitada a grande área de terrenos alagadiços aqui existentes, foi resolvido fazer-se a rectificação do rio Jundiahy-mirim em todo o seu percurso nas terras da Companhia. Esse serviço, que teve de ser interrompido na estação chuvosa, foi já executado numa extensão de 150 metros. Em toda a parte já rectificada não transbordou o Jundiahy-mirim, podendo, como o foram, ser submettidos á

cultura os terrenos marginaes. Logo que termine a época das aguas será de novo atacado esse serviço que deverá ser concluido ainda este anno.

Com a rectificação feita, o novo leito ficará de dois metros de profundidade por sete de largura.

Para dar accesso ás culturas situadas na sua margem direita, foi construida, em local conveniente, uma ponte de trilhos usados e madeiras.

Culturas diversas

Continuaram-se as experiencias com as sementes requisitadas á Secretaria da Agricultura de São Paulo. Deram muito bom resultado as sementeiras de *Feijão da Florida* (MUCUNA UTILIS), que já este anno foi utilizado, em grande extenção, como estrumação verde.

Do *trigo do Egypto* foi semeado um litro, depois de convenientemente submettido a um banho de sulphato de cobre, tendo sido colhidos tres litros, que em Abril corrente foram semeados.

A sementeira das cinco seguintes variedades de arroz: *Japão, Carolina legitimo, Dourado, Aen El Blint* e *Cananéa* (um litro de cada uma), produziu respectivamente 23 — 20 — 42 — 18 e 20. Dentre todos, distinguiram-se, pelo bom aspecto e tamanho do grão, o arroz *Dourado* e o *Cananéa*. De toda a semente colhida serão feitas, em Setembro futuro, novas sementeiras.

Merece aqui especial menção a plantação de *Canna tiambo*, cujas mudas nos foram gentilmente offerecidas pelo distincto Director do Instituto Agronomico, de Campinas, pela rusticidade e grande numero de córtes.

Secção florestal de Boa Vista

Continuaram com regularidade os trabalhos culturaes na secção florestal de Boa Vista, cuja plantação, a 31 de Dezembro de 1906, contava 4.000 Eucalyptus. Ainda este anno deverá ficar concluida a plantação no terreno situado á margem direita da linha da Companhia, dando-se começo, então, ao preparo da parcella á esquerda, como já ficou explicado no ultimo relatorio.

Em Dezembro p. p. a Companhia adquiriu pela quantia de 3:650$000, tambem em Boa Vista, um terreno perten-

cente ao snr. Francisco Bueno de Miranda. Este terreno, situado um pouco além da estação de Boa Vista, no km. 55, tem uma área de 354.430 m², ou pouco mais de quatorze alqueires e meio, marginando a linha numa extensão de 500 metros. Este terreno, que em principio do corrente anno começou a ser trabalhado, será todo arborisado com as tres seguintes especies de Eucalyptus:

Diversicolor, ou *colossea*, *marginata* e *rostrata*.

A primeira lavoura será feita com charrúa de volta-aiveca, seguindo-se-lhe outra com arado de disco. Este serviço deverá ficar concluido em Agosto proximo.

Custeio

Foi de 9:434$100 a despesa com trabalhadores no anno findo, como mostra o seguinte quadro:

Mezes	Trabalhadores	Despesa
Janeiro.	14	1:013$400
Fevereiro	11	716$900
Março	11	788$400
Abril	10	687$200
Maio	7	592$400
Junho	8	604$100
Julho	10	759$500
Agosto	10	771$700
Setembro	11	807$300
Outubro	12	931$900
Novembro	12	938$300
Dezembro	11	823$000
	Total. .	9:434$100

Comparando-se a despesa total com o pessoal, isto é, incluindo-se naquella somma o ordenado do Director e salarios de empregados de outras secções que trabalharam no Horto, nos dois ultimos annos, 1905 e 1906, em que respectivamente ella attingiu a importancia de 17:232$810 e 14:416$140, vê-se que a differença para menos foi, no anno p.p. de 2:816$670.

Fazendo-se egual comparação nas outras duas parcellas, material e contas, teremos que a differença para mais foi respectivamente de 759$800 e 3:868$400. Este augmento explica-se pela acquisição do terreno de Boa Vista e com a construcção de um deposito para cereaes.

Resumindo: A despesa com o custeio do Horto Florestal, em 1906, foi de 21:343$799.

Observações meteorologicas

Mezes	TEMPERATURA			CHUVA			NUMERO DE DIAS DE								
	Média	Maxima absoluta	Minima absoluta	Totalidade em mm.	Maxima em 24 horas	N. de dias	Trovoada	Relampago	Arco-iris	Neblina	Orvalho	Geada	Claros	Encobertos	Meio-encobertos
Janeiro	21°,1	31°,5	12°,0	254,4	55,0	19	16	16	4	3	—	—	9	7	15
Fevereiro	20°,7	34°,5	12°,0	376,8	129,3	17	14	10	8	4	—	—	10	13	5
Março	20°,9	31°,0	11°,0	429,7	137,0	14	11	10	5	10	—	—	17	10	4
Abril	20°,0	30°,0	1°,0	90,1	23,8	8	8	7	—	8	3	2	19	1	10
Maio	18°,8	28°,0	1°,0	19,0	10,1	2	1	1	—	6	23	—	27	1	3
Junho	16°,9	27°.5	4°,5	52,0	21,1	6	—	1	2	8	15	—	18	8	4
Julho	19°,4	27°,0	—0°,5	9,7	6,1	4	2	—	3	3	10	2	24	1	6
Agosto	17°,3	35°,5	2°,0	1,6	1,3	2	3	3	—	3	12	—	25	2	4
Setembro	17°,9	32°,0	3°,5	71,0	34,6	8	2	3	—	1	2	—	17	7	6
Outubro	20°,2	35°,0	7°,0	116,7	34,6	9	5	3	1	—	—	—	19	4	8
Novembro	20°,9	36°,0	15°,5	201,8	90,7	12	9	8	4	4	—	—	18	7	5
Dezembro	21°,4	36°,0	10°,0	390,9	69,0	19	9	6	1	—	—	—	11	16	4

Horto, 15 de Abril de 1907.

Edmundo Navarro de Andrade,
Director.

VI

Locomoção

Por ordem da Directoria assumi o cargo de Chefe da Locomoção e Inspector Geral.

Francisco de Monlevade.

1. — Material rodante

O effectivo do material rodante, em serviço e em reparação, éra em 31 de Dezembro de 1906 o seguinte:

Designação	Bitolas de 1m,60	1m,00	0m,60 Santa Rita	0m,60 Descalvadense	TOTAL
Locomotivas	68	58	5	2	133
Carros especiaes	10	8	—	—	18
„ de passageiros	53	56	4	4	117
„ „ bagagem e correio . .	24	17	1	—	42
„ „ animaes de raça . . .	2	—	—	—	2
„ „ transporte de carruagens	1	—	—	—	1
„ „ soccorro	1	2	—	—	3
Vagons diversos	1466	931	24	12	2433
„ guindaste	3	1	—	—	4

Locomotivas

Os quadros seguintes mostram o numero, typo e elementos mais essenciaes das locomotivas.

Bitola de 1m,60

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Pezo em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
									m^2	m^2
Passageiros .	1 a 4	4	1,520	400	550	22.200	30.000	3.700	6,7492	66,5439
„ .	5 a 8	4	1,216	425	600	24.000	35.000	5.700	8,0700	93,5313
„ .	9 a 11	4	1,670	412	550	22.225	33.000	3.570	7,9610	81,8882
„ .	12 a 15	6	1,391	425	550	27.000	35.500	4.400	7,8920	93,7375
„ .	22	4	1,670	425	550	23.800	36.800	4.760	10,2654	79,9869
„ .	24 a 26	4	1,576	406	610	23.600	36.800	4.060	9,1048	81,3198
„ .	38 a 41	4	1,670	$\frac{305}{508}$	610	34.900	48.000	6.600	10,1241	123,6214
„ .	48 a 50	4	1,670	$\frac{305}{508}$	610	36.050	51.700	8.300	10,8968	133,1924
„ .	68	6	1,720	$\frac{482}{482}$	660	46.723	60.953	8.720	11,8822	170,7969
„ .	69	6	1,720	482	660	46.703	62.929	8.698	11,8822	170,7969

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Pezo em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
									m²	m²
Cargas . .	17 a 18	8	1,216	500	600	41.320	46.245	8.170	8,9212	121,3000
„ . .	19 a 21	8	1,216	450	600	40.620	45.320	6.390	8,2275	107,2512
„ . .	27, 28 e 33 a 37	8	1,271	329/533	610	45.000	54.200	8.340	11,1365	135,2822
„ . .	29	8	1,271	508	610	45.000	53.700	8.340	11,1365	135,2822
„ . .	42 a 47 e 54 a 57	8	1,250	357/625	700	65.900	74.779	17.445	13,1412	176,5935
„ . .	58 a 63	8	1,250	351/581	700	56.153	64.100	11.560	10,1289	148,0058
Manobras .	23	4	1,291	400	550	32.800	39.000	4.670	7,2358	93,7170
„ .	30 a 32	6	0,915	456	456	24.500	28.500	4.330	4,3654	40,5047
„ .	51 a 53 e 64 a 67	6	1,118	508	508	28.460	31.800	4.300	4,2005	40,5065

Locomotivas

Bitola de 1m,00

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Pezo em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
									m ²	m ³
Passageiros.	1, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17	4	1.085	305	457	12.700	19.151	2.035	5,6253	52,3318
,, .	24	4	1,085	330	457	13.600	20.412	2.567	5,5023	81,7500
,, .	9 e 10	6	1,016	335	457	16.864	—	3.173	5,7524	71,4523
,, .	28 a 30 e 35 a 40	6	1,143	381	508	19.958	36.308	3.610	5,5619	80,4893
,, .	60 a 62	6	1,219	432	508	31.000	38.000	6.375	8,1770	97,5200
Cargas . .	3 a 5	8	0,940	381	457	21.772	25.401	3.950	6,3212	91,1501
,, . .	14 e 15, 18 e 19, 21 a 23, 26	8	0,940	381	508	23.687	27.216	4.390	5,2137	81,2122
,, . .	25, 31 a 34, 41 a 52	8	0,940	241/406	508	25.500	29.000	4.717	5,2137	81,2122
,, . .	53 a 55	8	1,011	398/581	505	29.850	32.500	5.645	6,0509	74,0606
Manobras .	56 a 59	6	0,960	379	455	29.500	31.800	4.768	5,3100	51,2549

Locomotivas

Bitola de 0m,60

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros				Directo	Tubular
							m^2	m^2
Passageiros	3 e 4	4	0,750	225	350	1.618	2,4886	14,8920
,, ...	5	4	0,937	225	400	1.488	3,4928	20,7862
Cargas	1 e 2	4	0,675	200	350	1.420	3,0360	15,2128
,, ...	6	4	0,725	278	406	2.262	2,6183	17,8677
,, ...	7	4	0,725	279	406	3.386	3,2171	24,4863

O estado d'esse material em 31 de Dezembro de 1906, era o seguinte:

Bitola de 1,^{m}60	Em bom estado	21
	Em estado regular (1)	41
	Em reparação	6
	Total	68
Bitola de 1,^{m}00	Em bom estado	30
	Em estado regular	25
	Em reparação	3
	Total	58
Bitola de 0,^{m}60	Em bom estado	1
	Em estado regular	6
	Em reparação	—
	Total	7

Carros e Vagons

A Companhia Paulista possuia em 31 de Dezembro de 1906, um total de 2620 vehiculos diversos, assim distribuidos:

Designação		Carros	Vagons	Total
Bitola de 1,^{m}60		91	1.465	1.556
Bitola de 1,^{m}00		81	933	1.014
Bitola de 0,^{m}60	Santa Rita	5	24	29
	Descalvadense . . .	4	12	16
		181	2.434	2.615

N'este quadro não estão incluidos os 4 vagons-guindaste, e o vagão-tender-guindaste n.º 110. O vehiculo de soccoro da bitola de 1,^{m}60 está incluido no numero dos carros da mesma bitola, e os 2 vehiculos analogos da bitola de 1,^{m}00 estão incluidos no total dos vagons, da bitola de 1,^{m}00.

---

(1) Sob a denominação de "estado regular" estão incluidas as locomotivas que depois de soffrerem grandes reparações, fizeram um percurso, proximamente, de 40.000 kilometros nas bitolas de 1,^{m}60 e 20.000 na bitola de 1,^{m}00, e 10.000 na de 0,^{m}60.

Estes vehiculos ficam discriminados por suas classes e bitolas da seguinte forma:

Carros — Bitola de 1,^{m}60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Estados Unidos — Carro de luxo	Americano	8	—	19 180	1	—	1	
	Estados Unidos — Carro de inspecção . .	,,	8	—	19.775	1	—	1	
	Brazil — Carro de pagamento	,,	8	—	19.225	1	—	1	
	Inglaterra, transformados nas officinas para carros funebres	Inglez	4	9	6.535	2	—	2	
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros para presos	,,	4	26	6.970	2	—	2	
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros de 1.ª classe para doentes. . .	,,	4	13 e 1 cama	7.615	1	—	1	
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros de 2.ª classe para doentes. . .	,,	4	10 e 1 cama	6.850	2	—	2	
						10	—	10	10
Carros de 1.ª classe	Brazil (officinas de Jundiahy).	Americano	8	52	21.750	1	—	1	
	Brazil (officinas de Jundiahy).	,,	8	40	19.275	2	—	2	
	Estados Unidos	,,	8	40	20.550	13	—	13	
	Inglaterra (transformados nas officinas). . .	,,	8	48	19.060	3	—	3	
	Inglaterra (transformados nas officinas) . .	Inglez	4	10	8.500	1	—	1	
	Estados Unidos (transformados nas officinas).	,,	4	16	7.300	1	—	1	
						21	—	21	21

9

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros de 2.ª classe	Brazil, officinas de Jundiahy.	Americano	8	76	19.765	1	—	1	
	Brazil, officinas de Jundiahy	„	8	60	16.975	2	1	3	
	Estados Unidos.	„	8	70	18.950	12	—	12	
	Inglaterra	„	8	70	18.035	4	1	5	
						19	2	21	21
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Brazil, officinas de Jundiahy.	Americano	8	54	19.150	1	—	1	
	Estados Unidos.	„	8	56	20.040	7	—	7	
	Estados Unidos.	„	8	60	19.225	1	—	1	
	Inglaterra	„	8	58	17.550	2	—	2	
						11	—	11	11
Carros para bagagens	Inglaterra, transformados nas officinas . .	Inglez	4	—	6.690	4	1	5	
	Estados Unidos.	Americano	8	—	14.700	2	—	2	
	Estados Unidos.	„	8	—	18.700	10	—	10	
						16	1	17	17
Carros para o Correio	Estados Unidos, transformados nas officinas	Americano	8	—	16.000	2	—	2	
	Estados Unidos.	Inglez	4	—	7.700	4	—	4	
	Brazil, officinas de Jundiahy.	„	8	—	16.125	1	—	1	
						7	—	7	7

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros para animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	—	7.165	2	—	2	
						2	—	2	2
Carros para carruagens	Brazil, officinas de Jundiahy.	Inglez	4	—	6.350	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de Soccoro	Belgica (Antigo vagão tubular, transformado nas officinas)	Americano	8	—	13.000	1	—	1	
						1	—	1	1
					TOTAL GERAL, ...				91

Vagões. — Bitola de 1m,60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Pezo em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos com freio e com compartimento para os guardas.	Brazil, officinas de Jundiahy	Inglez	4	10.000	7.500	28	—	28	
	Brazil, officinas de Jundiahy	Americano	8	20.000	13.300	28	1	29	
	Inglaterra	Inglez	4	10.000	7.000	69	5	74	
	Inglaterra	Americano	8	20.000	13.700	58	2	60	
	Belgica	Inglez	4	10.000	7.200	50	—	50	
						233	8	241	241
Vagões cobertos com freio e sem compartimento para os guardas.	Brazil, officinas de Jundiahy	Inglez	4	10.000	7.100	28	—	28	
	Inglaterra	„	4	10.000	6.200	69	5	74	
	Belgica	„	4	10.000	6.500	50	—	50	
						147	5	152	152
Vagões cobertos, sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.000	219	16	235	
	Belgica	„	4	10.000	6.200	30	—	30	
	Brazil, officinas de Jundiahy	„	4	10.000	5.600	227	2	229	
	Inglaterra	Americano	6	15.000	9.800	12	—	12	
						488	18	506	506

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Pezo em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões abertos, sem freio	Inglaterra.	Inglez	4	10.000	5.000	81	4	85	
	Belgica	„	4	10.000	5.000	18	2	20	
	Brazil, officinas de Jundiahy.	„	4	10.000	5.300	140	6	146	
	Inglaterra.	Americano	6	15.000	8.300	6	—	6	
	Brazil, officinas de Jundiahy.	„	6	15.000	8.300	12	—	12	
	Inglaterra.	„	8	20.000	11.200	30	—	30	
	Belgica	„	8	20.000	11.850	83	2	85	
	Estados Unidos.	„	8	20.000	11.000	28	2	30	
	Brazil, officinas de Jundiahy.	„	8	20.000	10.200	14	1	15	
						412	17	429	429
Vagões abertos para trilhos e madeiras.	Inglaterra.	Inglez	4	10.000	4.600	14	—	14	
	Brazil, officinas de Jundiahy.	„	4	10.000	4.600	8	—	8	
						22	—	22	22
Vagões sem freio para animaes	Inglaterra.	Inglez	4	10.000	6.700	5	—	5	
	Brazil, officinas de Jundiahy.	„	4	10.000	6.700	22	1	23	
						27	1	28	28

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Pezo em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões abertos para lenha	Inglaterra	Inglez	4	10.000	4.600	2	—	2	
	Estados Unidos	,,	4	10.000	5.270	1	—	1	
	Brazil, officinas de Jundiahy	,,	4	10.000	6.300	15	—	15	
	Brazil, officinas de Jundiahy	,,	4	10.000	4.500	3	—	3	
	Belgica	Americano	8	20.000	11.600	5	—	5	
						26	—	26	26
Vagões para gado	Brazil, officinas de Jundiahy	Americano	8	20.000	10.200	10	—	10	10
Vagões para lastro	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.000	12	—	12	
	Estados Unidos	,,	4	10.000	4.800	34	5	39	
						46	5	51	51
Vagões guindastes	Inglaterra	Inglez	6	10.000	22.530	1	—	1	
	Inglaterra	,,	4	5.000	—	2	—	2	
						3	—	3	3
Vagão-tender do guindaste de Campinas	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.400	1	—	1	1
					TOTAL GERAL	1415	54	1469	1.469

Em 31 de Dezembro de 1906 era o seguinte o estado d'esse material:

Designação	Carros	Vagões	Guindastes	Total
Em serviço (inclusive o vagão tender n. 110)	88	1.412	3	1.503
Em reparação	3	54	—	57
	91	1.466	3	1.560

O quadro seguinte mostra o effectivo do material rodante da bitola de 1m,60, de 1889 a 1906.

ANNOS	Carros	Vagões	Total
Anno de 1889	33	518	551
„ „ 1890	45	548	593
„ „ 1891	65	755	820
„ „ 1892	64	857	921
„ „ 1893	66	918	984
„ „ 1894	91	1.053	1.144
„ „ 1895	91	1.185	1.276
„ „ 1896	97	1.249	1.346
„ „ 1897	97	1.414	1.511
„ „ 1898	98	1.414	1.512
„ „ 1899	98	1.418	1.516
„ „ 1900	98	1.421	1.519
„ „ 1901	91	1.471	1.562
„ „ 1902	92	1.471	1.563
„ „ 1903	92	1.471	1.563
„ „ 1904	93	1.470	1.563
„ „ 1905	92	1.465	1.557
„ „ 1906	91	1.465	1.556

Observação: — Não figuram nos vagões acima mencionados o vagão n.º 110, que é tender do guindaste de Campinas e os tres vagões guindastes.

A numeração dos carros da bitola de 1,^{m}60 está representada no quadro abaixo.

Numeração	N. de carros	Descripção	N. de rodas	Numero de logares
000	1	Carro de luxo	8	
00	1	» de inspecção . . .	8	
1	1	» para presos. . . .	4	26 logares
2	1	» de 1.ª classe . . .	4	10 »
3	1	» de 2.ª » para doentes	4	13 » e uma cama
4	1	» de 1.ª »	4	16 » { 24 de 1.ª classe
5	1	» composto	8	54 » { 30 de 2.ª »
6	1	» de pagamento . . .	8	
7—10	4	Breaks.	8	
11—20	10	Carros de 2.ª classe . . .	8	70 logares
21—22	2	» » 2.ª » para doentes	4	10 » e uma cama
23	1	» composto.	8	56 » { 26 de 1.ª classe / 30 de 2.ª classe }
24	1	» funebre	4	8 » e 1 no centro para o cadaver
25—26	2	» compostos	8	58 » { 22 de 1.ª classe / 36 de 2.ª » }
27—28	2	» compostos	8	56 » { 20 de 1.ª » / 36 de 2.ª » }
32	1	» para o correio. . .	8	
33	1	» » de 1.ª classe .	8	52 logares
34	1	» » 2.ª » .	8	76 »
35	1	» » » 1.ª » .	8	40 »
36	1	» » » 2.ª » .	8	60 »
37—39	3	» » » 1.ª » .	8	48 »
40—44	5	» » » 2.ª » .	8	70 »
45—46	2	» » » 2.ª » .	8	60 »
47—48	2	» » » 2.ª » .	8	70 »
49—52	4	» » » 1.ª » .	8	40 »
53—55	3	» compostos	8	56 » { 20 de 1.ª classe / 36 de 2.ª » }
56	1	» composto.	8	60 » { 24 de 1.ª » / 36 de 2.ª » }
57—58	2	Breaks.	8	
59—60	2	Carro para o correio . .	8	
61—64	4	» » » » . .	8	
65	1	» de 1.ª classe . . .	8	40 logares
66—68	3	» de 1.ª » . . .	8	40 »
70—75	6	» de 1.ª » . . .	8	40 »
76	1	» composto.	8	56 » { 20 de 1.ª classe / 36 de 2.ª » }
77—82	6	Breaks	8	»
83	1	Carro para presos . . .	4	26 » e 1 no centro para o cadaver
86	1	» funebre	4	8
87	1	» taboleiro (para carruagens)	4	
88,89,91—93	5	» para bagagem. . .	4	
94—95	2	» para animaes . . .	4	
152		» soccorro	8	
Total. .	91			

Nota — O carro de correio n.º 31, que não figura n'esta lista, passou para a Secção Rio Claro.

A numeração dos vagões da bitola de 1.^{m}60 e a sua descriminação para o serviço de cargas, está apresentada no quadro abaixo:

Vagões para lenha, de 4 rodas		Vagões para lenha, de 8 rodas		Breaks duplos, de 4 rodas		Vagões cobertos, de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos, para trilhos e madeira, de 4 rodas		Vagões de 4 rodas, para gado		Vagões de 4 rodas, para lastro		Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões abertos, de 6 rodas		Breaks, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 6 rodas		Vagões de 8 rodas para gado	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
561		1322		1	4	17	33	51		401	414	83	85	551	560	420		419		34		431		1423	
564		1364		5	6	35	50	53	56	479	486	146		562	563	422		421		161		433		1428	
673		1371		7	10	52		64				148		650	672	424		423		529		435		1430	1431
1402	1416	1374		11	12	59	60	70	71			501	521	674	689	426		425		816		437		1433	
1419	1421	1377		13	16	63		74				524				428		427		1250	1309	439		1436	
				57	58	69		90				526				430		429		1447	1471	441		1438	1440
				61	62	86		93	94							432		455				443		1444	
				65	68	89		97	101							434		457				445			
				72	73	102	103	104								436		459				447			
				75	82	109		107	108							438		461				449			
				87	88	112		111								440		463				451			
				91	92	116		113	115							442		465				453			
				95	96	121	122	117	120							444		467							
				105	106	124		123								446		469							
				142	143	126		125								448		471							
				162	165	128		127								450		473							
				167	170	130		129								452		475							
				306	309	160		131	141							454		477							
				357	392	166		144	145							456									
				395	400	171	200	147								458									
				417	418	301	302	149	151							460									
				522	523	304	305	153	159							462									
				600	623	345	356	201	300							464									

Vagões para lenha, de 4 rodas		Vagões para lenha, de 8 rodas		Breaks duplos, de 4 rodas		Vagões cobertos, de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos, para trilhos e madeira, de 4 rodas		Vagões de 4 rodas, para gado		Vagões de 4 rodas, para lastro		Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões abertos, de 6 rodas		Breaks, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 6 rodas		Vagões de 8 rodas para gado	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
				624	627	393	394	303								466									
				636	637	415		310	344							468									
				642	643	525		416								470									
				644	645	527	528	487	500							472									
				760	799	530	550	1162	1201							474									
				871	888	565	599	1310	1311							476									
				1062	1077	628	635	1417	1418							478									
				1080	1161	638	641									1202	1231								
				1238	1249	646	649									1312	1321								
						690	759									1323	1363								
						800	815									1365	1370								
						817	870									1372	1373								
						889	948									1375	1376								
						950	1036									1378	1401								
						1038	1061									1422									
						1232	1237									1424	1427								
																1429									
																1432									
																1434	1435								
																1437									
																1441	1443								
																1445	1446								
21		5		304		494		251		22		28		51		160		18		89		11		10	

Total . . . 1465

Nota — N'esta relação não figuram, o vagão n.º 110 que é o tender do v^a^gão guindaste de Campinas, e os 3 vagons guindastes, que não tem numeração. Durante o anno de 1906, foram tirados do respectivo numero 10 vagons, do typo aberto, de 8 rodas, que foram transformados em vagons para gado, e como taes figurão na relação acima em columna aparte, tendo conservado porém a numeração que tinham.

Bitola de 1,^{m}00

A discriminação dos carros d'esta bitola se vê no quadro seguinte:

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros especiaes	Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de pagamento. .	Americano	8	—	10.000	1	—	1	
	Estados Unidos, Carro de inspecção. . .	»	8	—	12.800	1	—	1	
	Estados Unidos, transformado nas officina de Jundiahy para carro dormitorio . .	»	8	—	12.600	1	—	1	
	Estados Unidos, transformado nas officinas de Jundiahy para carro da directoria .	»	8	—	12.750	1	—	1	
	Brazil (Officinas de Rio Claro, carro de inspecção, com 2 varandas)	»	8	—	6.000	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de serviço . . .	»	8	10	8.000	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de doentes. . .	»	8	12	7.500	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas de Rio Claro para carro de presos . . .	»	8	16	7.000	1	—	1	
						8	—	8	8
Carros de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	34	11.400	15	—	15	
	Brazil (Companhia Forjas e Estaleiros). .	»	8	36	11.000	2	—	2	
	Inglaterra.	»	8	32	10.000	1	—	1	
						18	—	18	18

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	42	9.500	1	—	1	
	Estados Unidos	»	8	50	11.000	8	1	9	
	Brazil (Companhia Constructora	»	8	48	10.000	1	1	2	
						10	2	12	12
Carros de 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	50	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	»	8	65	11.000	19	2	21	
	Brazil (Companhia Constructora)	»	8	65	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	»	8	60	10.000	1	—	1	
						24	2	26	26
Carros de bagagem e correio	Inglaterra	Americano	8	—	9.500	3	—	3	
	Estados Unidos	»	8	—	11.000	7	2	9	
	Brazil (Companhia Constructora)	»	8	—	8.000	1	—	1	
	Brazil (Officinas do Rio Claro)	»	8	—	6.000	—	1	1	
	Brazil (Officinas de Rio Claro)	»	8	—	11.000	2	—	2	
	Inglaterra, transformado Officinas Jundiahy	»	8	—	12.325	—	1	1	
						13	4	17	17
	TOTAL GERAL								81

A relação dos vagões da bitola de 1,m 00, com seus elementos, se encontra no quadro abaixo:

Vagons — Bitola de 1,m 00

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Vagões cobertos com compartimento para os guardas e com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	85	2	87	
	Brazil (Companhia Constructora). . . .	»	8	10.000	6.000	11	2	13	
						96	4	100	100
Vagões cobertos sem compartimento e com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	134	5	139	
	Estados Unidos	»	8	10.000	6.000	169	8	177	
	Belgica (Vagões tubulares)	»	8	20.000	9.000	89	7	96	
	Brazil (Companhia Constructora). . . .	»	8	10.000	6.000	2	—	2	
						394	20	414	414
Vagões cobertos sem freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6.000	22	—	22	
	Brazil (Companhia Constructora)	»	8	10.000	6.000	22	2	24	
	Estados Unidos	»	8	10.000	6.000	75	7	82	
	Belgica (Vagões tubulares)	»	8	20.000	9.000	8	3	11	
						127	12	139	139
Vagões abertos com freio Westinghouse	Brasil (Companhia Constructora)	Americano	8	10.000	5.500	1	—	1	
	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.600	84	6	90	
	Estados Unidos	»	8	10.000	5.500	62	4	66	
	Belgica (Vagões Tubulares)	»	8	20 000	8.000	4	—	4	
						151	10	161	161

Designação	PROCEDENCIA	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões abertos sem freio Westinghouse	Brazil (Officinas de Rio Claro)	Americano	8	10.000	5.500	12	—	12	
	Brazil (Companhia Constructora). . . .	»	8	10.000	5.400	11	—	11	
	Estados Unidos	»	8	10.000	5.500	49	2	51	
						72	2	74	74
Vagões para animaes, com freio Westinghouse	Estados Unidos	Americano	8	—	6.000	11	2	13	
						11	2	13	13
Vagões para animaes, sem freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	—	6.000	4	2	6	
	Estados Unidos	»	8	—	6.000	19	5	24	
						23	7	30	30
Vagões de soccorro	Inglaterra	Americano	8	—	5.800	1	—	1	
	Estados Unidos	»	8	—	5.800	1	—	1	
						2	—	2	2
Vagões-guindastes	Inglaterra	Americano	8	7.000	—	1	—	1	
						1	—	1	1
						TOTAL GERAL			934

NOTA — Os dois vehiculos-soccorro da secção Rio Claro, estão classificados entre os vagons, emquanto que o da bitola de 1,m60 está classificado entre os carros, como anteriormente se explicou.

Em 31 de Dezembro de 1906, o estado dos vehiculos da bitola de 1,^{m}00 era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	TOTAL
Em serviço.	73	876	949
Em reparação, em Rio Claro	8	57	65
	81	933	1.014

Durante o anno de 1906, houve o accrescimo de uma gondola, com o n.º 933, construida nas officinas de Rio Claro. Houve mais o accrescimo de um carro de correio, n.º 31, que pertencia á bitola de 1,^{m}60 e foi transferido para a Secção Rio Claro, em 1 de Dezembro. Este carro é o que figura nas relações de carros da bitola de 1,^{m}00, com o n.º 81.

O quadro seguinte mostra o augmento dos vehiculos da bitola de 1,^{m}00, desde 1892 até 1906.

Annos	Carros	Vagões	TOTAL
1892	23	332	355
1893	34	461	495
1894	48	487	535
1895 , ...	49	500	549
1896	74	820	894
1897	74	820	894
1898	74	820	894
1899	75	821	896
1900	75	821	896
1901	75	821	896
1902	75	821	896
1903	75	921	996
1904	77	925	1.002
1905	80	932	1.012
1906	81	933	1.014

Nota. — O vagão guindaste não figura n'esta lista.

A numeração dos carros da bitola de 1,m 00 está representada no quadro abaixo:

Numeração	N. de carros	Descripção	N. de Rodas	Numero de logares	
1	1	Carro de pagamento . . .	8		
2	1	» » inspecção . . .	8		
3—4	2	» » 2.ª classe . . .	8	50 logares	
5	1	» composto de 1.ª e 2.ª classe	8	42 »	20 de 1.ª classe 22 de 2.ª classe
6	1	» de 1.ª classe	8	32 »	
7—8	2	» para bagagem e correio	8		
9—10	2	» de 2.ª classe . . .	8	65 »	
11	1	» para bagagem e correio	8		
12—13	2	» composto de 1.ª e 2.ª classe	8	48 »	16 de 1.ª classe 32 de 2.ª classe
14	1	« para bagagem e correio	8		
15	1	» de 2 ª classe . . .	8	60 »	
16	1	» composto de 1.ª e 2.ª classe	8	50 »	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª classe
17	1	» dormitorio	8		
18—19	2	» de 1.ª classe . . .	8	34 »	
20—24	5	» de 2.ª classe . . .	8	65 »	
25	1	» de 1.ª classe . . .	8	34 »	
26—29	4	» de 2.ª classe . . .	8	65 »	
30—31	2	» de 1.ª classe . . .	8	34 »	
32—33	2	» para bagagem e correio	8		
34—37	4	» de 1.ª classe . . .	8	34 »	
38—40	3	» composto de 1.ª e 2.ª classe	8	50 »	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª classe
41—44	4	» de 2.ª classe . . .	8	65 »	
45—47	3	» para bagagem e correio	8		
48	1	» » » » »	8		
49—52	4	» » » » »	8		
53	1	» para a directoria . .	8		
54—55	2	» de 1.ª classe . . .	8	36 »	
56—61	6	» de 1.ª classe . . .	8	34 »	
62—66	5	» composto de 1.ª e 2.ª classe	8	50 »	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª classe
67—70	4	» de 2.ª classe . . .	8	65 »	
71	1	» composto de 1.ª e 2.ª classe	8	50 »	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª classe
72—74	3	» de 2.ª classe . . .	8	65 »	
75	1	» de inspecção com 2 var.	8		
76—77	2	» para bagagem e correio	8		
78	1	» de serviço	8	10 »	
79	1	» para doentes . . .	8	12 »	
80	1	» para presos	8	16 »	
81	1	» para bagagem e correio	8		
Total	81	Carros			

A numeração dos vagões da bitola de 1,m 00, consta do quadro que se segue.

Bitola de 1,m 00

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões para animaes, de 8 rodas		Vagões cobertos, com compartimento para os guardas, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	83	88	26	33	9	25
49	54	314	348	45	48	34	44
159	188	499	500	70	78	55	69
289	313	. . .	. . .	622	641	79	82
439	488	. . .	. . .	722	741	89	158
489	492	. . .	. . .	762	791	189	288
493	498	. . .	. . .	812	821	349	438
501	511	. . .	. . .	. . .	. . .	602	621
512	601	. . .	. . .	. . .	. . .	642	721
. 903 .	. 906 .	. . .	. . .	. . .	. . .	742	761
. 933 .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	792	811
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	822	902
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	907	921
						922	932
235		43		101		554	

Os vagons de N.os 822 a 932 são tubulares, os de N.os 411 e 783 são de soccorro, e o vagão guindaste não tem numeração, não figurando por isso na relação acima. As antigas gaiolas de animaes, de numeros 314, 319, 323, 326, 327, 328, 329, 335 e 338, foram transformadas, bem como os vagons cobertos de N.os 339 a 348, para servirem ao transporte de gado, e estão, como se vê, incluidas na relação acima, na lista dos vagões para animaes.

Carros — Bitola de 0m,60 — *Ramal de Santa Rita*

No quadro abaixo , se tem a relação dos carros do ramal de Santa Rita:

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carro de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	18	6.000	1	—	1	1
Carro de 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	35	6.230	2	—	2	2
Carro composto de 1.ª e 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	26	5.800	1	—	1	1
Carro de bagagem	Estados Unidos	Americano	8	—	5.025	1	—	1	1
					TOTAL GERAL				5

Vagões — Bitola de 0m,60 — ***Ramal de Santa Rita***

No quadro abaixo, se acha a relação dos vagões do ramal do Santa Rita:

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões cobertos	Estados Unidos	Americano	8	5.000	4.200	11	2	13	13
Vagões abertos	Estados Unidos	Americano	8	5.000	3.700	8	—	8	8
Breaks	Estados Unidos	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	2
Vagões para animaes	Estados Unidos, transformado nas officinas.	Americano	8	—	4.400	1	—	1	1
					TOTAL GERAL				24

Em 31 de Dezembro de 1906, o estado dos vehiculos do Ramal de Santa Rita, era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total
Em serviço	5	22	27
Em reparação	—	2	2
Total. . .	5	24	29

Os quadros abaixo mostram a numeração dos carros e vagões d'este Ramal, discriminados pelas especies:

Carros

Numeração	N.º de carros	Descripção	N.º de rodas	Numero de logares
1—2	2	Carros de 2.ª classe . . .	8	35 logares
3	1	» » 1.ª » . . .	8	18 »
4	1	» » bagagem	8	—
5	1	Carro composto de 1ª e 2ª classe	8	26 » { 8 de 1.ª cl. 18 de 2.ª cl.
Total.	5			

Vagões

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões para gado, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas		Breaks, de 8 rodas	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	9	—	11	23	10	—
—	—	—	—	—	—	24	—
8		1		13		2	

Ramal Descalvadense — **Carros**

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	26	7.480	1	—	1	
	Brazil (Officinas da Companhia Paulista) .	„	8	26	8.000	1	—	1	
	Estados Unidos	„	8	22	6.535	1	—	1	
						3	—	3	3
Carros de 2.ª classe	Brazil (Companhia Constructora) . . .	Americano	8	24	4.000	1	—	1	1
					TOTAL GERAL				4

Vagões

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em: Serviço	Numero em: Reparação	Numero em: TOTAL	TOTAL por especie
Vagões cobertos	Brazil (Companhia Constructora) . . .	Americano	8	5.000	4.200	4	—	4	
	Allemanha (Transformados nas officinas) .	„	8	5.000	4.200	1	1	2	
						5	1	6	6
Vagões abertos	Brazil (Companhia Constructora) . . .	Americano	8	5.000	3.700	3	—	3	3
Breaks	Brazil (Companhia Paulista)	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	2
Vagões para gado	Brazil (Companhia Paulista)	Americano	8	—	4.400	1	—	1	1
	TOTAL GERAL								12

Em 31 de Dezembro de 1906 era o seguinte o estado dos vehiculos do ramal Descalvadense:

Designação	Carros	Vagões	Total
Em serviço	4	11	15
Em reparação	—	1	1
Total . . .	4	12	16

A numeração e mais elementos dos carros e vagões d'este Ramal, pode se ver nos quadros abaixo:

Carros

Nmeração	N.. de carros	Descripção	N. de rodas	Numero de logares	
6	1	Carro composto . . .	8	26 logares	8 de 1.ª cl. 18 de 2.ª cl.
7	1	› › . . .	8	26 ›	8 de 1.ª cl. 18 de 2.ª cl.
8	1	› › . . .	8	22 ›	8 de 1.ª cl 14 de 2.ª cl.
9	1	› de 2.ª classe . .	8	24 ›	
Total geral.	4				

Vagões

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas		Vagões de 8 rodas, para animaes		Breaks, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	3	4	8	9	—	10	11
—	—	12	—	—	—	—	—
3		6		1		2	

Em Dezembro do anno de 1905 deu-se inicio á installação do freio automatico de vacuo, nos vagons da bitola de 1,^{m}60. Em 31 de Dezembro de 1906 o numero de vagons que já possuiam freio ou encanamento era de 1.075, sendo 371 com freio, 704 com encanamento, como pode se ver em detalhe no quadro a seguir:

Designação	Numero de rodas	Numero de vagões	Descripção
Vagões para lenha . . .	4	6	com encanamento
» » » . . .	8	1	» »
» cobertos	4	306	» »
» abertos	4	204	» »
» para trilhos . .	4	4	» »
» para gado . . .	4	4	» »
» para gado . . .	8	10	» »
» abertos	6	17	» »
» cobertos	6	7	» »
» para lastro . . .	4	19	» »
» abertos	8	126	» »
Breaks duplos	4	292	encanamento e freio
» cobertos	8	79	» » »
Total.		1.075	

Tracção

Bitola de 1,^{m}60

O percurso total das locomotivas em 1906 foi de 1.720.916 kilometros, ou mais 95.758 kilometros do que em 1905.

Esse percurso decompõe-se do modo seguinte

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros	424.769
Nos trens mixtos	16.740
Nos trens de cargas	580.449
Em manobras e serviço de reserva. .	693.825
Total . .	1.715.783

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	5.133
Total . .	1.720916

No anno de 1905 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros	438.490
Nos trens mixtos	17.280
Nos trens de cargas	446.768
Em manobras e serviço de reserva. .	709.981
Total . .	1.612.519

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	12.639
Total geral .	1.625.158

Nos annos de 1890 a 1906 os percursos totaes foram os seguintes:

Em 1890 . . .	751.376		
„ 1891 . . .	1.037.749	+	286.373
„ 1892 . . .	1.106.305	+	68.556
„ 1893 . . .	1.283.674	+	177.369
„ 1894 . . .	1.348.769	+	65.095
„ 1895 . . .	1.475.300	+	126.531
„ 1896 . . .	1.656.949	+	181.649
„ 1897 . . .	1.692.831	+	35.882
„ 1898 . . .	1.586.419	—	106.412
„ 1899 . . .	1.593.544	+	7.125

Em 1900 . . .	1.585.200	—	8.344
,, 1901 . . .	1.742.639	+	157.439
,, 1902 . . .	1.691.082	—	51.557
,, 1903 . . .	1.629.273	—	61.809
,, 1904 . . .	1.645.800	+	16.527
,, 1905 . . .	1.625.158	—	20.642
,, 1906 . . .	1.720.916	+	95.758

Bitola de 1,^{m}00

Durante o anno de 1906 as locomotivas effectuaram um percurso total de 1.818.463 kilometros ou 148.560 mais do que em 1905, assim distribuidos:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros	541.077
Nos trens mixtos	180.856
Nos trens de cargas	706.958
Em manobras e serviço da reserva. .	370.543
	1.799.434

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	19.029
Total geral . .	1.818.463

No anno de 1905 foi o seguinte o percurso, decomposto do mesmo modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros	561.697
Nos trens mixtos	176.864
Nos trens de cargas	544.580
Em manobras e serviço de reserva. .	364.599
Total .	1.647.740

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	22.163
Total geral .	1.669.903

Bitola de 0,^{m}60

O percurso total das locomotivas dos 2 ramaes foi de 77.992 kilometros, sendo:

	Ramal de St. Rita	Ramal Descalvadense
Nos trens de passageirós e cargas.	42.025	14.268
Em manobras e serviço de reserva.	14.997	6.702
Total em 1906 . . .	57.022	20.970
Em 1905, os totaes foram.	55.456	18.588
Differenças em 1906 . . .	+ 1.566	+ 2.382

Bitola de 1,^{m}60

O quadro seguinte mostra quantas machinas estiveram em serviço e quaes foram os seus percursos totaes e maximos em 1906.

Percurso	Numero de locomotivas	PERCURSO		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 100 a 10.000 kilometros	9	53.089	9.971	8
De 10.000 a 20.000 ,,	14	222.394	18.914	4
De 20.000 a 30.000 ,,	26	675.039	29.684	51
De 30.000 a 40.000 ,,	10	342.703	39.018	44
De 40.000 a 50.000 ,,	6	264.020	47.489	62
Superior a 50.000 ,,	3	163.671	60.576	24

As locomotivas cujas percursos excederão a 50.000 kilometros foram as de numero 24, 25 e 68.

Em 1905 o numero de machinas em serviço e os respectivos percursos totaes foram:

Percurso	Numero de locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Maximo de uma locomotiva	Numero da locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
De 100 a 10.000 kilometros	11	72.863	9.292	10
De 10.000 a 20.000 ,,	13	202.687	19.732	12
De 20.000 a 30.000 ,,	23	577.198	28.608	36
De 30.000 a 40.000 ,,	11	374.953	38.436	69
De 40.000 a 50.000 ,,	5	221.941	46.916	49
Superior a 50.000 ,,	3	175.516	66.210	25

As locomotivas cujas percursos excederam a 50.000 kilometros foram as de numero 24, 25 e 38.

O seguinte quadro mostra os percursos medios e totaes, no anno de 1906, das locomotivas da bitola de 1,^{m}60, classificadas pelos seus respectivos typos. Taes serviços se referem exclusivamente ao serviço na tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras em estações.

Designação das locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Médio
Locomotivas de trens de passageiros			
1 a 4	4	33.846	8.461
9 a 11	3	26.280	8.760
22	1	6.254	6.254
25	1	41.722	41.722
24 e 26	2	71.886	35.943
38 a 41	4	117.455	29.364
48 a 50	3	61.944	20.648
68	1	47.942	47.942
69	1	35.940	35.940
Locomotivas de trens de cargas			
5 a 8	4	9.544	2.386
12 a 15	4	12.296	3.074
17 a 18	2	2.384	1.192
19 a 21	3	44.042	14.681
27 a 28, 33 a 37	7	129.942	18.563
29	1	18.008	18.008
42 a 47	6	139.581	23.263
54 a 57	4	109.804	27.451
58 a 63	6	161.308	26.885

Em 1905 taes resultados constam do quadro seguinte:

Designação das locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
Locomotivas de trens de passageiros			
1 a 4	4	33.722	8.430
9 a 11	3	20.550	6.850
22.	1	5.009	5.009
25.	1	56.462	56.462
24 e 26.	2	66.082	33.041
38 a 41.	4	144.586	36.146
48 a 50.	3	54.138	18.046
68.	1	37.158	37.158
69.	1	33.906	33.906
Locomotivas de trens de cargas			
5 a 8	4	8.118	2.029
13 a 15	4	7.428	1.857
17 e 18	2	—	—
19 a 21	3	19.326	6.442
27, 28, 33 a 37	7	128.298	18.328
29	1	12.334	12.334
42 a 47	6	104.022	17.337
54 a 57	4	86.190	21.547
58 a 63	6	139.703	23.284

Dos dois quadros anteriores verifica-se que foram os seguintes os percursos médios das duas grandes classes de locomotivas:

	Em 1906	Em 1905
Locomotivas de trens de passageiros .	22.163	22.581
Locomotivas de trens de cargas. .	16.943	13.660

Bitola de 1,m00

Em 1906 foram estes os percursos totaes e maximos das locomotivas:

Percurso	Numero de locomotivas	PERCURSO		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo na columna anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 10.000 a 20.000 kilometros .	5	81.833	19.314	56
De 20.000 a 30.000 „ .	16	396.452	28.427	55
De 30.000 a 40.000 „ .	28	960.109	39.558	15
De 40.000 a 50.000 „ .	9	380.069	44.264	40

Em 1905 o numero de machinas em serviço e os seus percursos totaes e maximos foram:

Percurso	Numero de locomotivas	Percurso		Numero da locomotiva que fez o percurso maximo na columna anterior
		Total	Maximo de uma locomotiva	
De 10.000 a 20.000 kilometros	13	212.649	19.552	53
De 20.000 a 30.000 „	20	524.046	29.785	34
De 30.000 a 40.000 „	18	619.570	39.957	10
De 40.000 a 50.000 „	7	313.638	47.303	38

Em 1906 foram os seguintes os percursos medios e totaes da locomotivas da bitola de 1,^{m}00, classificadas pelos seus respectivos typos:

Designação das locomotivas	Numero de Locomotivas	Percurso	
		Total	Médio
Locomotivas de trens de passageiros			
1, 7, 8, 11, a 13, 16 a 17	8	220.216	27.527
9 e 10	2	53.509	26.754
24	1	15.377	15.377
28 a 30 e 35 a 40	9	311.408	34.601
60 a 62	3	110.833	36.944
Locomotivas de trens de cargas			
3 a 5	3	57.471	19.157
1, 4, 15, 18, 19, 21 a 23 e 26	8	231.571	28.946
25, 31 a 34, 41 a 52	17	448.127	26.360
53 a 55	3	71.449	23.816

Em 1905 estes resultados constam do quadro seguinte:

Designação das locomotivas	Numero de locomotivas	Percurso	
		Total	Médio
Locomotivas de trens de passageiros			
1, 7 a 8. 11 a 13, 16 e 17	8	205.201	25.650
9, 10	2	65.925	32.962
24	1	17.814	17.814
28 a 30 e 35 a 40	9	310.341	34.482
60 a 62	3	105.464	35.155
Locomotivas de trens de cargas			
3 a 5	3	32.600	10.866
14, 15, 18, 19, 21 a 23 e 26 . . .	8	188.852	23.606
25, 31 a 34, 41 a 52	17	402.487	23.676
53 a 55	3	38.321	12.774

Comparando as medias de percurso correspondentes a cada uma das classes de locomotivas, obteremos os seguintes resultados:

	Em 1906	Em 1905
Locomotivas de trens de passageiros		30.641
» » » » cargas . .		21.363

Bitola de 0,m60

Os percursos das locomotivas dos dois ramaes, de Sta. Rita e Descalvadense, decompoem-se em 1906, do modo seguinte:

Locomotivas	Kilometros
1	12.086
2	8.884
3	4.007
4	9.751
5	17.489
6	8.409
7	17.366
	77.992

Para o anno de 1905 o percurso das mesmas lomotivas foi o seguinte:

Locomotivas	Kilometros
N.º 1	6.890
„ 2	10.784
„ 3	13.814
„ 4	9.103
„ 5	9.855
„ 6	6.674
„ 7	16.924
Total . . .	74.044

	1906	1905
As locomotivas do Ramal de Santa Rita fizeram um percurso de	57.022	55.456 km.
As locomotivas do ramal Descalvadense fizeram um percurso de	20.970	18.588 „
Totaes	77.992	74.044 km.

Percurso de Vehiculos

BITOLA DE 1,m60

Os carros e vagons, tanto no serviço do trafego como no da linha, percorreram em 1906, na Companhia Paulista e na S. Paulo Railway 23.300.615 kilometros.

Este percurso decompõe-se do seguinte modo:

Em 1906	Percurso de carros	5.210.965	23.300.615 km.
	„ „ vagões. . . .	18.089.650	
Em 1905	Percurso de carros	5.213.959	19.751.402 „
	„ „ vagões. . . .	14.537.443	
	Differença para mais em 1906		3.549.213 km

O percurso de carros S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1906, de 1.352.664 kilometros, contra 1.369.362 kilometros no anno de 1905.

O percurso de vagons S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1906 de 9.090.764 kilometros ao passo que em 1905 fôra de 6.097:574 kilometros.

Os percursos de vehiculos S. P. R. e C. P. nas nossas linhas foram:

Anno			Total
Anno de 1906	Carros.	5.485.243	24.828.795 km.
	Vagons	19.343.552	
Anno de 1905	Carros.	5.524.963	20.780.568 „
	Vagons	15.255.605	
	Differença para mais em 1906		4.048.227 km.

Bitola de 1,^{m}00

O percurso total de vehiculos no serviço do Trafego e no da Linha foi o seguinte:

Anno			Total
Em 1906	Percurso de carros	5.213.216	27.944.346 km.
	„ „ vagons. . . .	22.731.130	
Em 1905	Percurso de carros	5.294.558	24.208.810 „
	„ „ vagons. . . .	18 914.252	
	Differença para mais em 1906		3. 735.536 km.

Bitola de 0,^{m}60

Ramal de Santa Rita

O percurso total de vehiculos, no serviço do Trafego e no da Linha, foi o seguinte:

Anno			Total
Em 1906	Percurso de carros	121.290	427.981 km.
	„ „ vagons	306.691	
Em 1905	Percurso de carros	124.812	353.818 „
	„ „ vagons	229.006	
	Differença para mais em 1906		74.163 km.

Ramal Descalvadense

Anno			Total
Em 1906	Percurso de carros	39.558	100.728 km.
	„ „ vagons	61.170	
Em 1905	Percurso de carros	40.168	85.934 km.
	„ „ vagons . . . . . :	45.766	
	Differença para mais em 1906		14.794 km.

Nas diversas linhas os mezes de maior percurso de vehiculos foram:

Annos	Mezes	Bitola de $1,^{m}60$ Vehiculos C. P. e S. P. R.	Bitola de $1,^{m}00$	Bitola de $0,^{m}60$ Ramal de Santa Rita	Bitola de $0,^{m}60$ Ramal Descalvadense
1906.	Setembro	3.055.195			
1906.	Outubro .	. . . . .	3.460.902	. . . . .	14.782
1906.	Agosto .	. . . . . .	. . . . .	60.270	. . . . .
1905.	Agosto .	2.565.717	2.961.668	43.348	8.904

Conducção de trens

Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$

A despeza com esta verba do serviço da Locomoção, foi, em 1906 de 1.199:698$530 réis, e em 1905 de... 1.056:714$477 réis.

Comparando as despezas da mesma especie teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Machinistas foguistas e limpadores	337:711$350	343:621$390	— 5:910$040
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	3:368$820	6:253$460	— 2:884$640
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço. . . .	11:497$800	3:327$100	+ 8:170$700
Lubrificação de vehiculos .	2:313$720	2:475$220	— 161$300
Total.	354:891$690	355:677$170	— 785$480

Material

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Carvão	272:960$589	56:499$840	+ 216:460$749
Lenha.	466:127$200	555:663$800	— 89:536$600
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos, e materiaes para lubrificação de vehiculos	38:495$782	45:184$975	— 6:689$193
Estopa	9:727$860	13:138$080	— 3:410$220
Materiaes gastos em reparações de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	11:494$807	10:086$995	— 1:407$812
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guardas-fogo, grelhas, gaxetas, vidros de indicadores, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc.	46:000$602	20:463$617	+ 25:536$985
Total	844:806$840	701:037$307	+ 143:769$533

O movimento do trafego da Companhia Paulista, em 1906, foi bastante maior do que o de 1905, e a despeza absoluta com a Conducção de Trens. sendo funcção do numero delles, éra natural que houvesse augmentado em relação ao anno anterior.

Entretanto, como se vê nos quadros atraz, só houve augmento na parte relativa ao Material, tendo havido diminuição na de Pessoal, e convindo salientar que para ella concorreu a menor despeza feita com machinistas, foguistas e limpadores, que é sempre a maior parcella d'esta verba.

Mesmo assim, em Material, houve tambem economias, e o accrescimo produzido, foi devido ao maior gasto em «combustivel» e «materiaes diversos para locomotivas,» tendo havido diminuição nas outras parcellas d'esta parte da despeza.

Diante de um excesso de quasi 100.000 kilometros, no percurso feito pelas locomotivas das duas bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60, e rebocando trens de grandes lotações, um consumo maior de combustivel, e consequentemente de despeza com elle, era inevitavel. Entretanto elle se deu em relação ao carvão, tendo havido uma diminuição de 89:536$600 no gasto de lenha, o que reduz o accrescimo total de combustivel, de 1906 em relação a 1905, a 126:924$149, a saber:

+ 216:460$749 — 89:536$600 = 126:924$149

Convém notar porém que, diante das difficuldades de um aprovisionamento sufficiente de lenha, para supprir ás necessidades do trafego, foi-se obrigado a usar nas locomotivas dos trens de passageiros, quasi que exclusivamente o carvão, e esta foi a causa maior do augmento de despeza com este combustivel, como se vae ver.

De facto, o consumo total de carvão, e com o trafego de passageiros, foi o seguinte, em 1906 e 1905:

Consumo total	1906 = 7.383 tons.	
	1905 = 1.438 „	
	5.945 tons. mais em 1906	
Trafego de passageiros	1906 = 4.288 tons.	
	1905 = 790 „	
	3.498 tons. mais em 1906	

O excesso total de carvão gasto em 1906 foi de 5.945 toneladas, e d'estas, 3.498 foram devidas ás locomotivas dos trens de passageiros. O preço medio da tonelada de carvão tendo sido de 36$970, segue-se que estas 3.498 toneladas custaram:

3.498 × 36$970 = 129:321$060

quantia que representa cerca de 60 % do accrescimo total mencionado.

Supponha-se agora que em vez do carvão se houvesse usado lenha nas locomotivas de passageiros, e compare-se a despeza feita em 1905, com a que se teria feito n'esta hypothese, no mesmo trafego, em 1906.

Em 1905, o consumo de combustivel nas machinas de passageiros foi o seguinte:

Carvão . . . . =	30:968$000
Lenha . . . . =	137:730$510
Total	168:698$510

Em 1906, as mesmas machinas gastaram, 4.288 toneladas de carvão, as quaes representam 38.592 metros cubicos de lenha, considerando 1 tonelada de carvão como equivalente a 9 metros cubicos de lenha. O preço da lenha tendo sido de 2$930 por metro cubico a despeza correspondente será:

38.592 × 2$930 = 113:074$560

e a despeza de combustivel teria sido, n'este caso:

Lenha (equivalante a carvão) =	113:074$560
Lenha.	29:135$920
	142:210$480

Fazendo a comparação das duas despezas vem:

	1905 =	168:698$510
	1906 =	142:210$480
Menos, em	1906 =	26:488$030

A outra verba da despeza de conducção de Trens, que accusou augmento foi a de «Materiaes diversos para locomotivas». Tambem aqui do uso do carvão, resultou uma boa parte d'esse augmento, pela necessidade de empregar grelhas de preço mais alto que esse combustivel reclama.

No relatorio do anno passado já foi chamada a attenção para as grandes e continuas reducções que têm sido feitas, no consumo e despeza com Lubrificantes. Apesar do excesso de kilometragem, este anno o consumo medio ainda foi o mesmo, mas a despeza absoluta foi menor, devido ao mais baixo preço dos oleos.

Para melhor se avaliar da reducção que tem soffrido esta verba, basta citar o facto de em 1901, que até 1906, éra o anno de maior movimento da Paulista, ter-se dispendido com ella 75:392$698 contra, em 1906, 38:495$782 réis, ou cerca de 50 % menos.

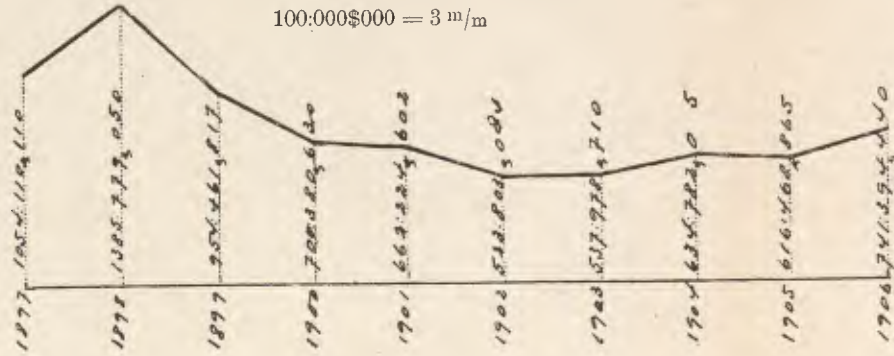
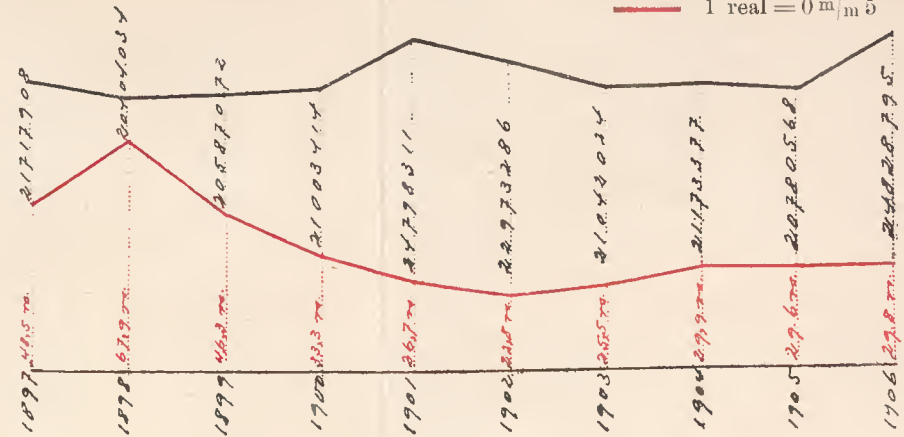
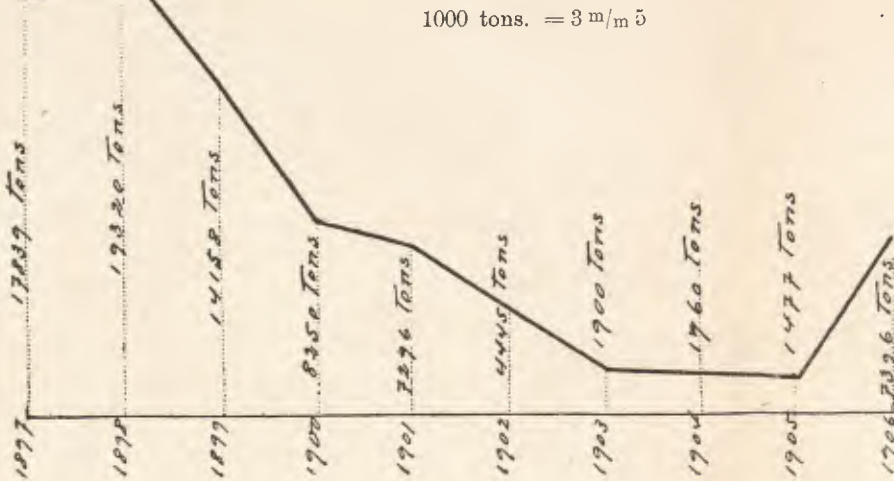
Os diagrammas que seguem, permittem acompanhar nos nove ultimos annos a despeza total com combustivel, a quantidade absoluta de carvão e lenha gastos, o custo em combustivel do vehiculo-kilometro, as despezas com lubrificantes para locomotivas, e o consumo medio de lubrificantes por locomotiva-kilometro, em um periodo de 10 annos.

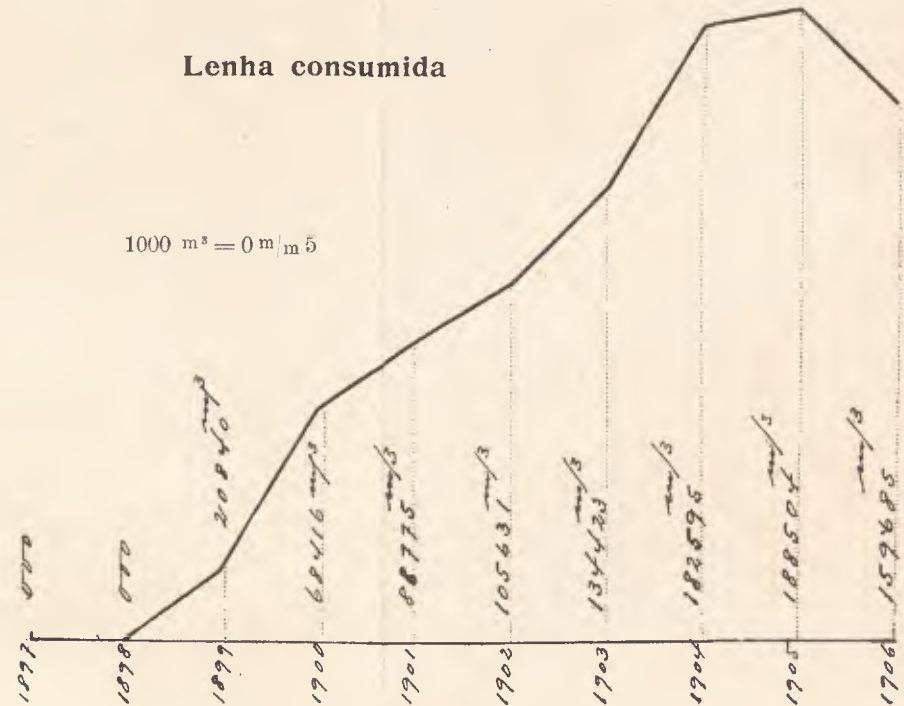
Bitola de 1,m60

O consumo de combustivel, lubrificante e estopa, nas locomotivas e vehiculos, foi:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kg.	Importancia em réis	Quantidade em ms.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kg.	Importancia em réis
1906	Locom. serviço trens	7.383.177	272:960$589	154.768	453:605$570	72.144,50	26:964$613	18.780,25	10:847$660
	» » lastro	12.923	472$561	602	1:637$170	297,00	115$096	84,00	48$950
	Total . . .	7.396.100	273:433$150	155.370	455:242$740	72.441,50	27:079$709	18.864,25	10:896$610
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	22.250,00	8:035$754	736,00	421$040
	Total geral .	7.396.100	273:433$150	155.370	455:242$740	94.691,50	35:115$463	19.600,25	11:317$650
1905	Locom. serviço trens	1.438.112	56:499$840	183.537	543:727$310	68.883,00	32:129$020	20.618,00	12:733$535
	» » lastro	39.235	1:535$655	889	2:628$420	611,00	280$810	215,00	132$420
	Total . . .	1.477.347	58:035$495	184.426	546:355$730	69.494,00	32:409$830	20.833,00	12:865$955
	Vehiculos . . .	—	—	—	—	22.690,00	8:778$850	1.844,00	1:135$050
	Total geral .	1.477.347	58:035$495	184.426	546:355$730	92.184,00	41:188$680	22.677,00	14:001$005

Bitola de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$

Despeza absoluta total com o combustivel

Vehiculos kilometros rebocados e seu custo médio em combustivel

Carvão consumido

Lenha consumida

BITOLA DE 1,^{m}60

Despezas e consumo com lubrificantes para locomotivas, e consumo médio por locomotiva kilometro.

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kg.	Importancia em réis	Quantidade em ms.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kg.	Importancia em réis
Differ. em 1906	Locomotivas	+5.918.753	+215:397$655	—29.056	— 91:112$990	+2.947,50	— 5:330$121	—1.968,75	— 1:969$345
	Vehiculos	—	—	—	—	— 440,00	— 743$096	—1.108,00	— 714$010
	Total geral	+5.918.753	+215:397$655	—29.056	— 91:112$990	2.507,50	— 6:073$217	—3.076,75	— 2:683$355

O preço médio d'esses materiaes foi em 1906 e 1905, respectivamente:

	Em 1906	Em 1905	Differença em 1906
Carvão, por tonelada	36$969	39$283	— 2$314
Lenha, por metro cubico	2$930	2$962	— 0$032
Oleo, por litro	0$372	0$446	— 0$074
Estopa, por kilogramma	0$577	0$616	— 0$039

Por locomotiva-kilometro as despesas e o consumo foram:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kg.	Importancia em réis	Quantidade em ms.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kg.	Importancia em réis
1906 .	Locomot. kilometro.	0,429	$158	0,09028	$264	0,04209	$015	0,0109	$006
1905 .	› ›	0,909	$035	0,01135	$336	0,04276	$019	0,0128	$007
1906 {	Mais	—	$123	0,07893	—	—	—	—	—
	Menos	0,480	—	—	$072	0,00067	$004	0,0019	$001
1906 .	Vehiculo kilometro.	—	—	—	—	0,000896	$000,3	0,0000296	$000,016
1905 .	› ›	—	—	—	—	0,001091	$000,4	0,0000887	$000,054
1906 {	Mais	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	—	—	0,000195	$000,1	0,0000591	$000,0380

BITOLA DE 0m,60 — *(Ramal de Santa Rita)*

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kg.	Importancia em reis
1906	Locomotivas	3.228	9:510$590	1.429	542$977	383	221$555
	Vehiculos	—	—	200	129$200	10	5$850
	Total	3.228	9:510$590	1.629	672$177	393	227$405
1905	Locomotivas	3.156	9:344$020	1.356	649$060	498	308$230
	Vehiculos	—	—	256	179$200	20	13$300
	Total	3.156	9:344$020	1.612	828$260	518	321$530

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kg.	Importancia em réis
Differença em 1906	Locomotivas	+ 72	+ 166$570	+ 73	— 106$083	— 115	— 86$675
	Vehiculos.	—	—	— 56	— 50$000	— 10	— 7$450
	Total . . .	+ 72	+ 166$570	+ 17	— 156$083	— 125	— 94$125

O preço médio d'esses materiaes foi:

	Em 1906	Em 1905	Differença em 1906
Lenha, por metro cubico	2$946	2$960	— 0$014
Oleos, por litro	0$412	0$513	— 0$101
Estopa, por kilogramma	0$578	0$620	— 0$042

Por unidade de trabalho as despesas e o consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m.³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kg.	Importancia em réis
1906	Locomotiva kilometro	0.056	$166	0,025	$009	0,006	$003
1905	» »	0,056	$168	0,024	$011	0,008	$005
1906	Mais	—	—	0,001	—	—	—
	Menos	—	$002	—	$002	0,002	$002
1906	Vehiculo kilometro	—	—	0,0004	0,3	0,0002	0,01
1905	» »	—	—	0,0007	0,5	0,0005	0,03
1906	Mais	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	0,0003	0,2	0,0003	0,02

Bitola de $0,^{m}60$ — *(Linha Descalvadense)*

Annos	Designação	Lenha: Quantidade m.³	Lenha: Importancia réis	Lubrificantes: Quantidade litros	Lubrificantes: Importancia réis	Estopa: Quantidade kgs.	Estopa: Importancia réis
1906	Locomotivas	1.087	3:207$960	502	189$539	110	63$350
	Vehiculos	.....	.....	90	58$500	8	4$680
	Total	1.087	3:207$960	592	248$039	118	68$030
1905	Locomotivas	922	2:733$620	454	217$410	167	104$790
	Vehiculos	.....	.....	166	123$200	10	6$260
	Total	922	2:733$620	620	340$610	177	111$050

A comparação dos dois ultimos annos, fornece o quadro seguinte:

ANNOS	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade m.^{3}	Importancia réis	Quantidade litros	Importancia réis	Quantidade kgs.	Importancia réis
Differenças em 1906	Locomotivas	+ 165	+ 474$340	+ 48	— 27$871	— 57	— 41$440
	Vehiculos	. . . . . .	. . . . . .	— 76	— 61$700	— 2	— 1$580
	Total. . . .	+ 165	+ 474$340	— 28	— 92$571	— 59	— 43$020

O preço d'esses materiaes foi:

	Em 1906	Em 1905	Differença em 1906
Lenha, por met. cub.	2$951	2$880	+ $071
Oleos, por litros	$418	$549	— $131
Estopa, por kilos	$576	$627	— $051

Por unidade de trabalho as despezas e o consumo foram:

ANNOS	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade m.³	Importancia réis	Quantidade litros	Importancia réis	Quantidade kgs.	Importancia réis
1906 .	Locomotivas—kilometro .	0,0518	$152	0,024	$009	0,005	$003
1905 .	„ „ .	0,0496	$147	0,024	$011	0,008	$005
1906 {	Mais	0,0022	$005	0,000	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
	Menos	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	$002	0,003	$002
1906 .	Vehiculos—kilometro . .	. . . . . .	. . . . . .	0,0008	0,5	0,00007	0,4
1905 .	„ „ . .	. . . . . .	. . . . . .	0,0019	1,4	0,00011	0,7
1906 {	Mais	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
	Menos	. . . . . .	. . . . . .	0,0011	0,9	0,00004	0,3

BITOLA DE 1,^{m}60

Numero das locomotivas	Typo das locomotivas	Numero medio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico medio			
			Carvão em kilogrms.	Lenha em mets. cubs.	Oleos em litros	Estôpa em kilogrms.
1 a 4	Passageiros	7,45	5,81	0,008	0,034	0,012
5 a 8	»	8,47	6,57	0,011	0,033	0,011
9 a 11	»	5,73	6,47	0,003	0,035	0,009
12 a 15	Mixtos	9,79	5,70	0,010	0,026	0,009
17 a 18	Cargas	20,93	10,43	0,004	0,050	0,010
19 a 21	»	22,08	13,81	0,008	0,047	0,010
22	Passageiros	9,24	7,54	0,004	0,042	0,011
23	Manobras	—	0,05	0,115	0,041	0,005
25	Passageiros	8,73	7,36	0,009	0,028	0,009
24 e 26	»	9.44	6.17	0,024	0,030	0,008
29	Cargas	28,67	3,48	0,148	0,043	0,007
27, 28, 33 a 37	»	20,62	0,22	0,136	0,048	0,014
30 a 32	Manobras	—	1,66	0,064	0,023	0,009
38 a 41	Passageiros	13,95	6,27	0,034	0,041	0,009
42 a 47	Cargas	30,87	2,83	0,150	0,057	0,009
48 a 50	Passageiros	13,96	9,47	0,014	0,041	0,010
51 a 53	Manobras	—	0,85	0,089	0,027	0,008
54 a 57	Cargas	31,76	1,82	0,156	0,055	0,010
58 a 63	»	28,23	2,45	0,134	0,050	0,010
64 a 67	Manobras	—	1,12	0,093	0,035	0,006
68	Passageiros	15.19	10,91	0,006	0,036	0,010
69	»	15,52	10,86	0,007	0,040	0,009

BITOLAS DE 1,^{m}60 e 0,^{m}60

As despezas por conta da conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho, foram as seguintes em 1906 e1905.

Annos	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Em 1906.	$314	$197	$014	$748	$470	$033	1$062	$667	$047
Em 1905.	$352	$209	$017	$694	$413	$033	1$046	$622	$050
1906 Mais.	. .	. .	. .	$054	$057	$000	$016	$045	. .
1906 Menos,	$038	$012	$003	. .	. .	. .	. .	. .	$003

Bitola de 1,^{m}00

As despezas com a conducção de trens nas linhas da «Secção Rio Claro», foram em 1906, de 648:990$599 réis e em 1905 de 638:121$350 réis.

Comparando as despezas da mesma especie, temos os seguintes resultados:

PESSOAL

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Machinistas, foguistas e limpadores.	265:329$450	276:925$610	—11:596$160
Reparação de caixas d'agua, encanamentos, etc. . . .	4:761$820	8:591$410	— 3:829$590
Collocação de materiaes diversos.	3:599$100	2:973$200	+ 625$900
Lubrificação de vehiculos	1:200$000	1:187$750	+ 12$250
Total . . .	274:890$370	289:677$970	—14:787$600

MATERIAL

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Lenha	330:838$590	293:119$610	+37:718$980
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos.	25:871$178	30:172$781	— 4:301$603
Estopa.	8:604$617	11:870$512	— 3:265$895
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua e seus encanamentos.	641$926	6:403$818	— 5:761$892
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guardas-fogo, grelhas, gaxetas, vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc.	8:143$918	6:876$659	+ 1:267$259
Total . . .	374:100$229	348:443$380	+25:656$849

Na Secção Rio Claro passaram-se factos analogos aos salientados anteriormente para a bitola de 1,m60.

Houve ainda economias sensiveis em quasi todas as parcellas da verba de Conducção de Trens.

Do mesmo modo que no 1.º caso, houve diminuição na parte de Pessoal com machinistas, foguistas e limpadores, e augmento na despeza absoluta com combustivel e materiaes de locomotivas, o que era inevitavel em vista do augmento enorme de kilometragem.

As despezas por unidade de trabalho porém, como se verá nos quadros adiante, são menores que as de 1905.

Convém assignalar tambem aqui as economias continuas feitas com Lubrificantes, e que se produziram ainda este anno, apezar do mencionado excesso no movimento, devido ao menor preço dos oleos.

Gastou-se com esse serviço, menos 4:301$603 do que em 1905, cuja a despeza já éra bem reduzida em relação aos annos anteriores. Comparando com o anno de 1901, vemos que n'esse anno a importancia gasta em lubrificantes foi de 63:585$114 contra a de 25:871$178 gasta em 1906, o que attesta os resultados excellentes que se vêm conseguido n'esse sentido.

Os diagrammas N.os 6, 7 e 8 permittem acompanhar nos 10 ultimos annos a despeza total com combustivel, e as quantidades de carvão e lenha gastos em 1906, na bitola de 1,m00.

O diagramma 10 mostra o custo medio em combustivel e o numero de vehiculos kilometros rebocado annualmente, a despeza e quantidade com lubrificantes para locomotivas, o consumo por locomotiva-kilometro, e o percurso das locomotivas.

Bitola de 1,m00

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos, foi:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade m.³	Importancia réis	Quantidade litros	Importancia réis	Quantidade kilos	Importancia réis
1906	Locomotivas: em serviço dos trens	131485,45	330:888$590	47963,25	18:900$618	14897,00	8:604$617
	" " " do lastro	6984,00	17:728$200	1950,25	795$529	620,50	357$213
	Total . . .	138469,45	348:616$790	49913,50	19:696$147	15517,50	8:961$830
	Vehiculos	—	—	19100,00	6:869$405	36,00	20$755
	Total geral . . .	138469,45	348:616$790	69013,50	26:565$552	15553,50	8:982$585
1905	Locomotivas: em serviço dos trens	113402,70	293:119$610	49510,25	23:064$946	19179,00	11:870$512
	" " " do lastro	7398,00	19:289$800	2028,75	912$284	630,50	395$395
	Total . . .	120800,70	312:409$410	51539,00	23:977$230	19809,50	12:265$907
	Vehiculos	—	—	20141,00	7:053$020	41,00	24$855
	Total geral . .	120800,70	312:409$410	71680,00	31:030$250	19850,50	12:290$762

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade m.³	Importancia réis	Quantidade litros	Importancia réis	Quantidade kilos	Importancia réis
Differenças em 1906	Locomotivas	+17668,75	+36:207$380	— 1625,50	— 4:281$083	— 4292,00	— 3:304$077
	Vehiculos	—	—	— 1041,00	— 183$615	— 5,00	— 4$100
	Total geral	+17668,75	+36:207$380	— 2666,50	— 4:464$698	— 4297,00	— 3:308$177

O preço medio d'esses materiaes foi:

	Em 1906	Em 1905	Differença em 1906
Lenha, por metro cubico	2$517	2$586	— $068
Lubrificantes, por litro	$384	$432	— $048
Estopa, por kilogramma	$577	$619	— $041

Por unidade de trabalho ao despezas e consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade m.³	Importancia réis	Quantidade litros	Importancia réis	Quantidade kilos	Importancia réis
1906	Locomotiva kilometro	0,0761	192	0,027	11	0,0085	5
1905	Locomotiva kilometro	0,0724	187	0,030	14	0,0119	7
1906	Mais	0,0037	5				
	Menos			0,034	3	0,0034	2
1906	Vehiculos kilometros	—	—	0,0006	0,24	0,000001	0,0007
1905	Vehiculos kilometros			0,0008	0,29	0,000001	0,0010
1906	Mais						
	Menos			0,0002	0,05	0,000000	0,00030

Bitola de $1,^{m}00$

O consumo kilometrico medio de combustivel, oleos e estopa pelos diversos typos de locomotivas, consta do seguinte quadro:

Numero das locomotivas	Typo da locomotiva	Numero de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico medio			
			Carvão kilogrms.	Lenha mets. cubs.	Oleos litros	Estopa kilogrms.
1, 7, 8, 11 a 13, 16 e 17. .	Passageiros	7,08	—	0,045	0,024	0,009
3 a 5	Cargas	14,80	—	0,091	0,031	0,012
9 a 10	Passageiros	6,93	—	0,076	0,022	0,008
24	,,	4,19	—	0,055	0,029	0,007
14, 15, 18, 19, 21 a 23 e 26.	Cargas	21,05	—	0,093	0,031	0,010
28 a 30, 35 a 40 . . .	Passageiros	8,56	—	0,062	0,024	0,007
25. 31 a 34, 41 a 52 . .	,,	22,36	—	0,087	0,031	0,009
53 a 55	,,	21,17	—	0,069	0,026	0,007
56 a 59	Manobras	—	—	0,097	0,024	0,011
60 a 62	Passageiros	27,07	—	0,084	0,026	0,006

Se referirmos as despezas de conducção de trens em pessoal e material ás unidades de trabalho, teremos em 1906 e 1905, os seguintes resultados comparativos:

ANNOS	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Em 1906.	$181	$151	$010	$246	$206	$013	$427	$357	$023
,, 1905.	$212	$173	$012	$255	$209	$014	$467	$382	$026
1906 Mais .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
1906 Menos	$031	$022	$002	$009	$003	$001	$040	$025	$003

Reparação do material rodante

Locomotivas

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Durante o anno de 1906 soffreram reparação geral nas officinas de Jundiahy, as locomotivas da bitola de 1,m60 de numeros 2, 3, 6, 11, 22, 25, 27, 28, 33, 37, 38, 43, 47, 51, 52, 54, 58, 60, 61 63, 69 e as locomotivas da bitola de 0,m60 de numero 7, isto é, ao todo 21 locomotivas da bitola de 1,m60 e 1 da bitola de 0,m60.

Fizeram-se concertos de menor importancia nas locomotivas da bitola de 1,m60, numeros 4, 25, 27, 29, 30, 33, 34, 38, 39, 41. 43, 47, 53, 57 e 65 e as locomotivas da bitola de 0,m60 de numeros 2, 5 e 6 sendo então ao todo, 15 da bitola de 1,m60 e 3 da bitola de 0,m60.

Nas reparações acima referidas não estão incluidas as de natureza mais simples, feitas nos depositos.

Nas locomotivas numeros 28, 33, 37, 58, 61 e 63, da bitola de 1,m60 foram collocados espelhos tubulares novos, e nas locomotivas numeros 6 e 69 cylindros novos.

Em 31 de Dezembro de 1906, achavam-se em reparações nas officinas de Jundiahy, as locomotivas da bitola de 1,m60 de numeros 15, 18, 49, 57, 66 e 68.

A despeza feitas com a reparação de locomotivas das bitolas de 1,m60 e 0,m60, quer em Jundiahy, quer nos depositos, foi em 1906, de 283:901$687 réis ou menos 101:660$293 réis do que em 1905 como se vê do quadro seguinte:

	Em 1906	Em 1905	Differenças
Pessoal.	194:575$390	262:109$200	— 67:533$810
Material	89:326$297	123:452$780	— 34:126$483
	283:901$687	385:561$980	— 101:660$293

As despezas com reparações de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho offerecem em 1906 e 1905 o seguinte confronto:

Annos	Importancia média das reparações					
	Por trem — kilometro			Por locomotiva — kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Em 1906.	$172	$079	$251	$108	$050	$158
„ 1905.	$260	$122	$382	$154	$073	$227
1906 Mais .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1906 Menos.	$088	$043	$131	$046	$023	$069

Os diagrammas numeros 11, 12, 13 e 14 permittem comparar as despezas com reparação de locomotivas das bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60 no periodo de 1902 a 1906; mostrando os diagrammas 15 e 16 a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo.

Como se pode ver por elles continuam a ser cada mez mais satisfactorios os resultados do custeio d'esse serviço.

Foi adquirida, conforme se indicara no relatorio do anno anterior, uma installação completa de ar comprimido para elevadores, ferramentas portateis, etc., e outra de motores electricos para as nossas officinas, com o intuito de reformar-lhes os antiquados processos de trabalho, n'ellas existentes.

Do resultado financeiro de taes medidas, as economias conseguidas no anno actual já pódem dar uma primeira idéa, estando porém essa reforma ainda em vias de execução, reservamos para o futuro relatorio uma mais ampla explicação d'ella.

Bitola de 1.^{m}00

Em 1906 foram feitas nas officinas do Rio Claro, reparações geraes nas 15 locomotivas seguintes de numeros 11, 13, 18, 34, 35, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 59 61 e 62.

Além de algumas destas locomotivas citadas, soffreram reparações de caracter mais simples, as de numeros 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17. 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 48, 49, 56 e 60.

A despeza com reparações de locomotivas importou em 1906 em 187:430$715 réis, ou menos 70:573$637 réis do que em 1905 como se vê abaixo:

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Pessoal	131:313$610	171:984$940	— 40:671$330
Material.	56:117$105	86:019$412	— 29:902$307
Total.	187:430$715	258:004$352	— 70:573$637

Referindo-se ás unidades de trabalho estas despezas dão em 1906 e 1905 os seguintes resultados:

Annos	Importancia média das reparações					
	Por trem kilometro			Por locomotiva — kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Em 1906.	$086	$037	$123	$072	$031	$103
„ 1905.	$126	$063	$189	$103	$052	$155
1906 Mais .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
1906 Menos.	$040	$026	$066	$031	$021	$052

Os diagrammas 17, 18, 19 e 20 permittem comparar a despeza com reparação de locomotivas da bitola de 1,^{m}00 no periodo de 1892 a 1906.

O diagramma n.º 21 mostra a variação do numero de locomotivas n'esse periodo.

Convém salientar no diagramma n.º 19, que a despeza feita no anno de 1906 na verba de reparação de locomotivas «é a menor dos ultimos 11 annos.»

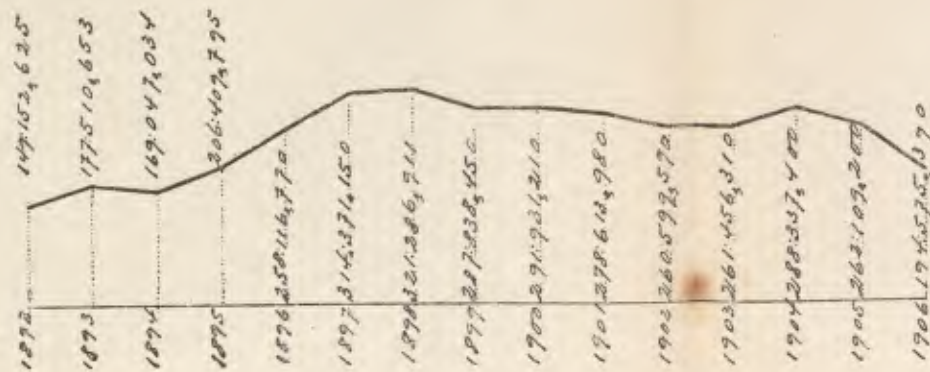
Bitolas de 1,m60 e 0,m60

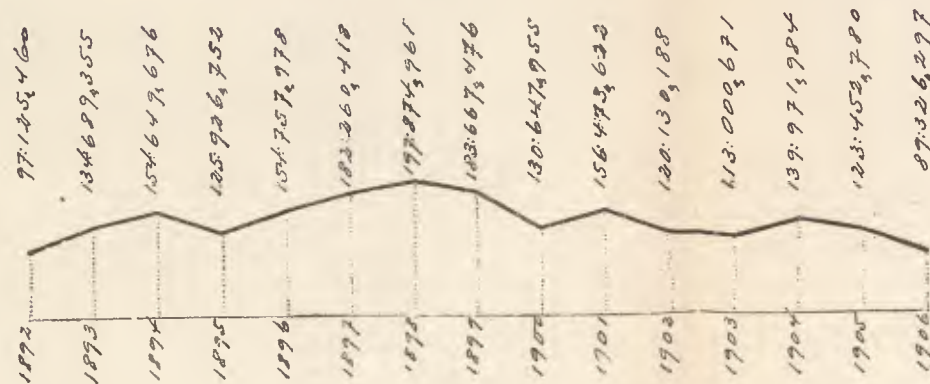
Reparação das Locomotivas

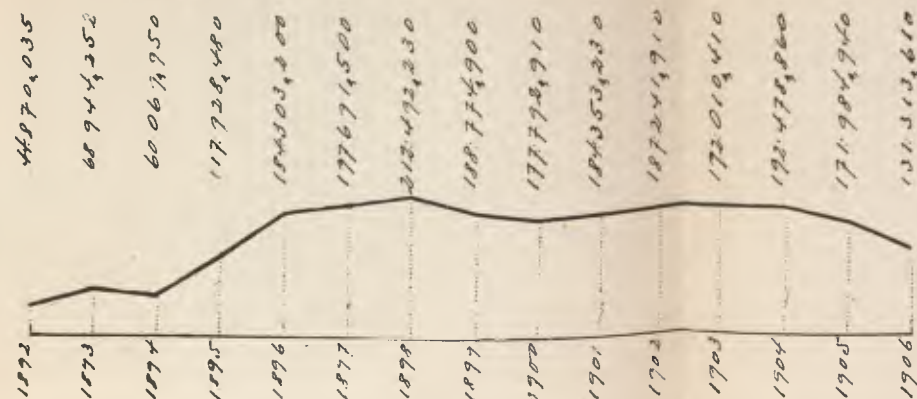
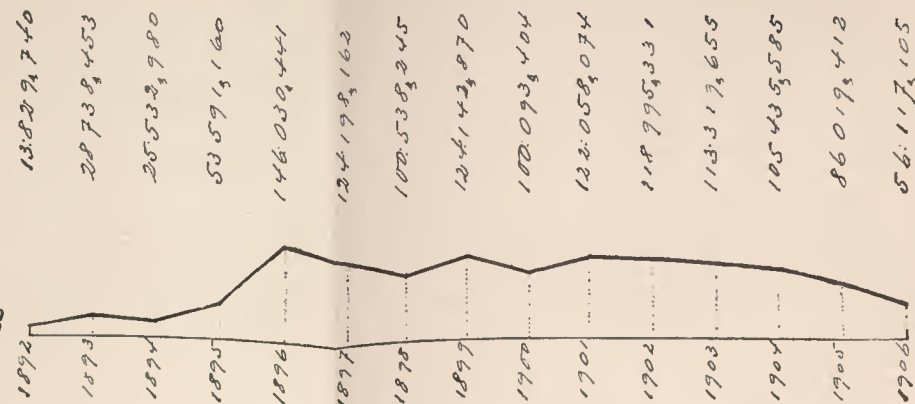
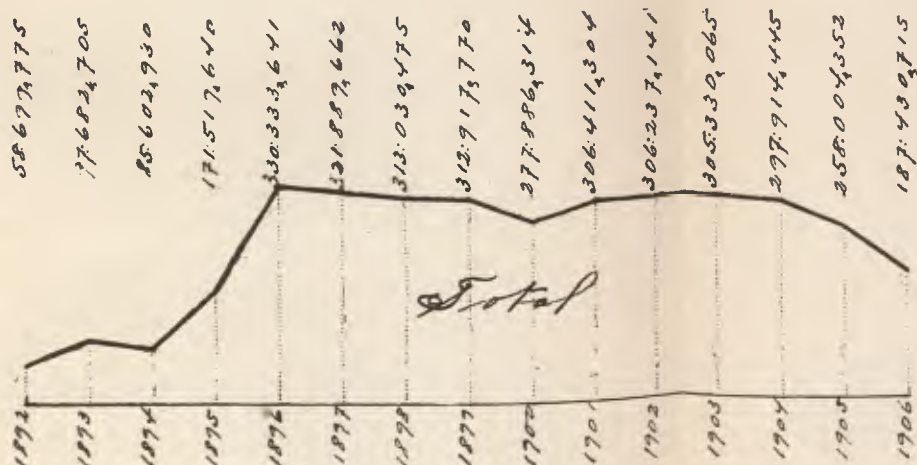
Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Pessoal

1 m/m = 10:000$000

N.º 11

Material

N.º 12

Total

N.º 13

Custo das reparações por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis

N.º 14

Numero de locomotivas

Bitola de 1,m60

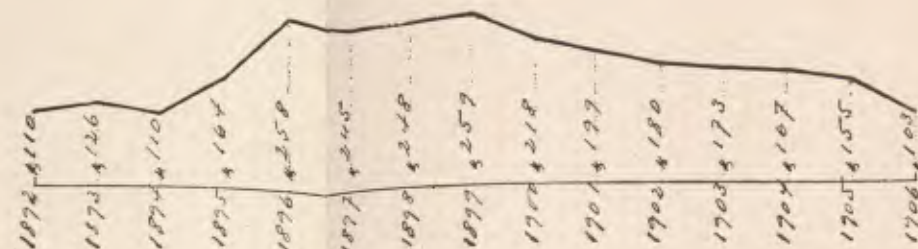
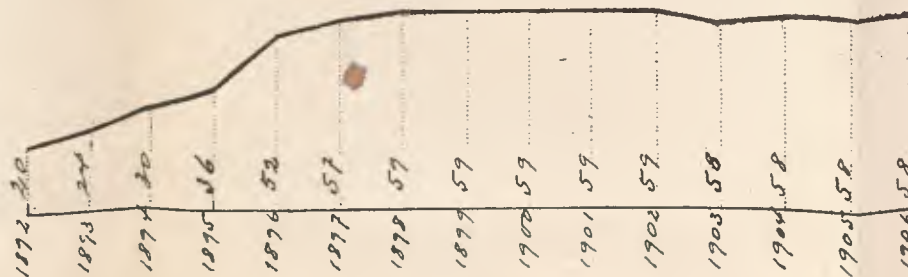
0 m/m 5 = 1 locomotiva

N.º 15

Numero de locomotivas

Bitola de 0,m60

1 m/m = 1 locomotiva

N.º 16

Despezas com a reparação de Locomotivas

Carros

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

As despesas com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, de correio e breaks das bitolas de 1m,60 e 0m,60, durante o anno de 1906, foi de 103:745$737 réis ou 35:799$062 réis menos do que em 1905, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Pessoal	76:190$980	104:406$300	— 28:215$320
Material	27:554$757	35:138$499	— 7:583$742
Total . . .	103:745$737	139:544$799	— 35:799$062

Referindo as despesas acima mencionadas ás unidades de trabalho, teremos:

Annos	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1906	$014	$005	$019
Em 1905	$019	$007	$026
Em 1906 { Mais	. . .	. . .	. . .
Em 1906 { Menos	$005	$002	$007

Bitola de 1m,00

A despesa com a reparação de carros de passageiros, de correio e de breaks, durante o anno de 1906, foi de 95:388$369 réis, ou 36:560$942 réis menos do que em 1905, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Pessoal	66:049$100	91:233$290	— 25:184$190
Material	29:339$269	40.71[illegible]$021	— 11:376$752
Total . . .	95:388$369	131:949$311	— 36:560$942

Por unidade de trabalho temos o resultado seguinte:

Annos	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1905	$012	$006	$018
Em 1906	$017	$008	$025
Em 1906 { Mais	...	...	...
Em 1906 { Menos	$005	$002	$007

Vagões

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

Com a reparação de vagões das bitolas de 1m,60 e 0m,60 se dispendeu, durante o anno de 1906, a quantia de 258:785$445 réis, como consta do quadro seguinte, em confronto com a igual despesa em 1905.

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Pessoal	149:038$140	181:425$640	— 32:387$500
Material	109:747$305	145:140$510	— 35:393$205
Total	258:785$445	326:566$150	— 67:780$705

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1906	$008	$006	$014
Em 1905	$012	$010	$022
Em 1906 { Mais	...	...	...
Em 1906 { Menos	$004	$004	$008

BITOLA DE 1m,00

Com o material rodante de cargas se dispendeu, durante o anno de 1906, a quantia de 144:976$998 réis, ou 50:735$585 réis menos do que no anno de 1905. E' o que mostra o quadro seguinte:

	Em 1906	Em 1905	Em 1906
Pessoal	97:918$010	123:185$770	— 25:267$760
Material	47:058$988	72:526$812	— 25:467$824
Total	144:976$998	195:712$582	— 50:735$584

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1906	$004	$002	$006
Em 1905	$006	$004	$010
Em 1906 Mais	.	.	.
Em 1906 Menos	$002	$002	$004

Durante o anno de 1906 foram feitas reparações diversas em 69 carros e 525 vagões, da bitola de 1m,60, nas officinas de Jundiahy, como abaixo se acha discriminado:

Carros

Designação	REPARAÇÕES Pequenas	Médias	Grandes	Reconstrucções	Total de concertos	Envernizamento e pintura
Carros especiaes	6	1	—	—	7	4
» de 1.ª classe	15	4	2	—	21	10
» de 2.ª classe	14	4	1	—	19	9
» compostos, de 1.ª e 2.ª classe	6	3	—	—	9	6
» de correio	3	1	—	—	4	2
» de bagagem	1	—	—	—	1	—
Breaks	5	3	—	—	8	6
Total	50	16	3	—	69	37

Vagões

Designação	REPARAÇÕES Pequenas	Médias	Grandes	Reconstrucções	Total de concertos	Vagões pintados
Vagões para lenha, de 4 rodas	—	3	—	3	6	6
» » » » 8 »	—	—	—	—	—	—
Breaks duplos » 4 »	140	58	8	—	206	64
Vagões cobertos » 4 »	33	80	7	—	120	85
» abertos » 4 »	20	13	12	18	63	43
» para trilhos » 4 »	—	2	—	—	2	2
» para gado » 4 »	2	4	2	1	9	7
» para lastró » 4 »	4	1	4	7	16	12
» abertos » 8 »	25	3	13	3	44	19
» abertos » 6 »	2	2	--	2	6	4
» cobertos » 8 »	21	27	2	—	50	28
» cobertos » 6 »	3	—	—	—	3	—
Totaes	250	193	48	34	525	270

Nas officinas de Rio Claro foram feitas nos carros e vagões as reparações diversas que se vêm discriminadas no quadro abaixo:

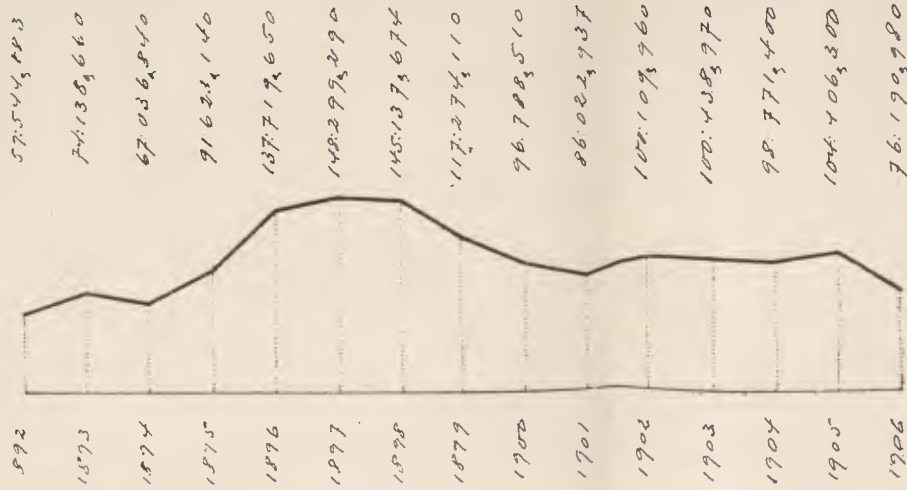
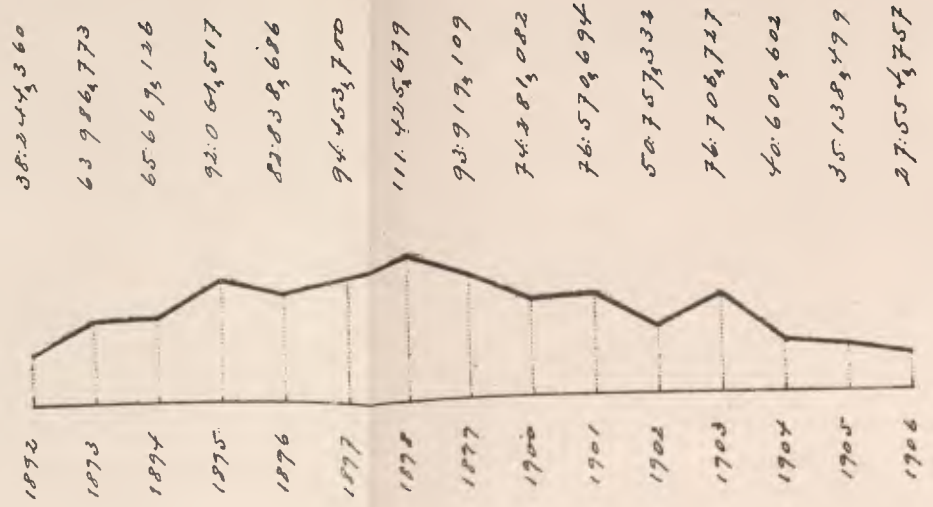
Carros

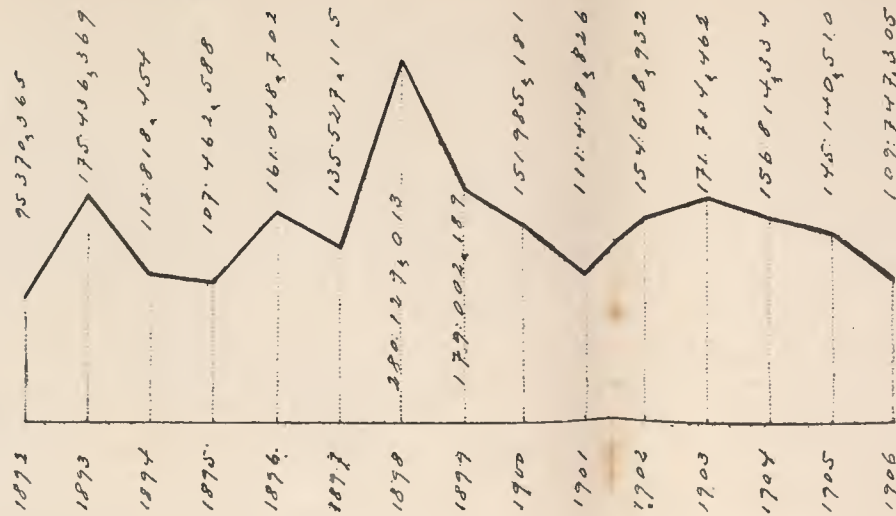
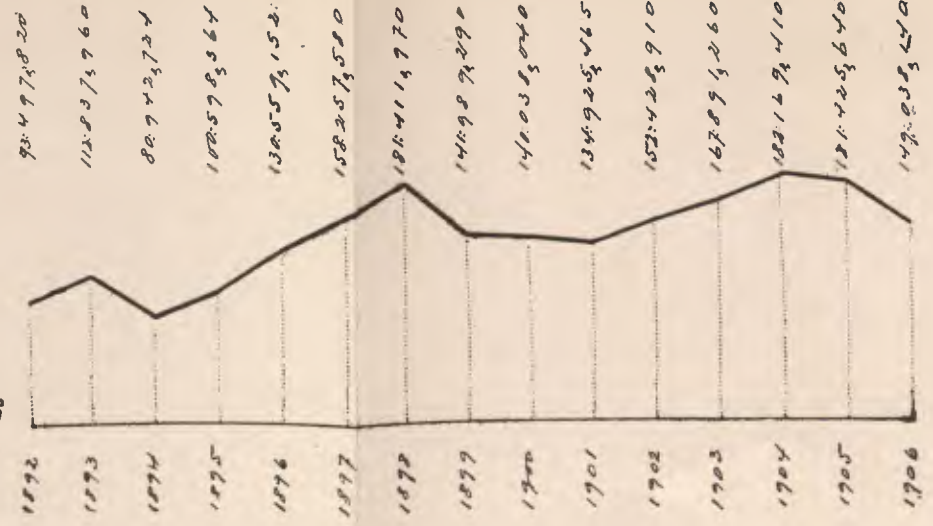
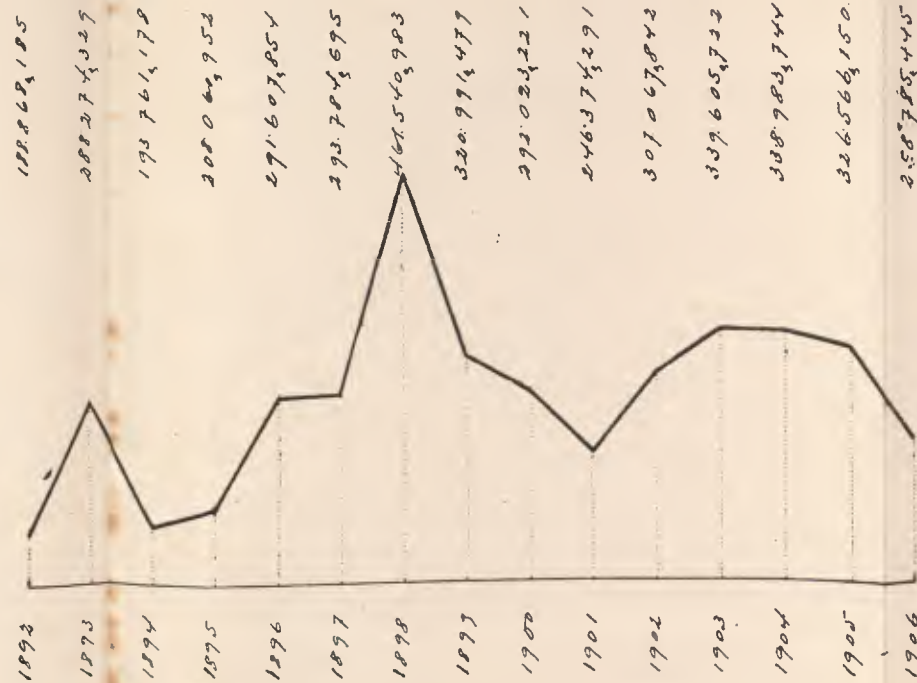
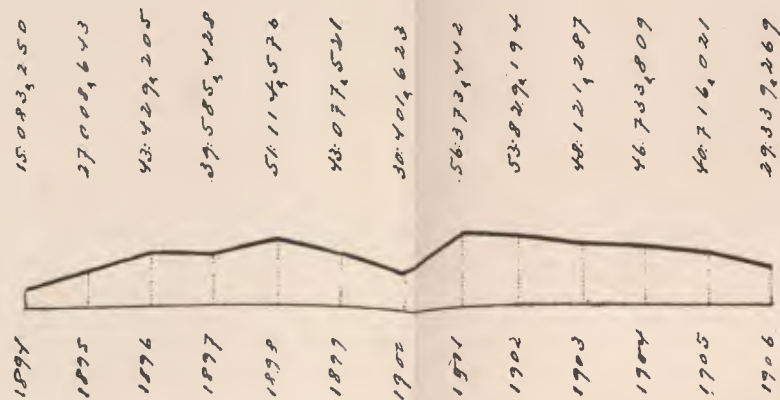
Designação	Reconstrucções	Concertos geraes	Concertos grandes	Concertos pequenos	TOTAL
Carros de serviço	—	—	3	1	4
» especiaes	—	—	—	—	—
» de 1.ª classe	—	1	13	10	24
» de 2.ª classe	—	4	13	11	28
» compostos, de 1.ª e 2.ª classe	—	—	10	7	17
» de bagagem	—	1	11	12	24
Totaes	—	6	50	41	97

Reparações de Carros

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

Material

Reparações de Vagões
Bitolas de 1,m60 e 0,m60
Material
1 m/m = 5:000$000
N.º 25
Pessoal
N.º 26
Total
N.º 27
... Linha de referencia = 150:000$000

Reparação de Carros

Bitola de 1,^{m}00

Reparações dos Vagões

Bitola de 1,^{m}00

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

27:909,260 · 48:277,830 · 55:768,240 · 68:933,640 · 75:297,590 · 92:171,420 · 102:055,430 · 110:008,750 · 112:185,940 · 108:146,690 · 126:497,170 · 123:185,770 · 97:918,010

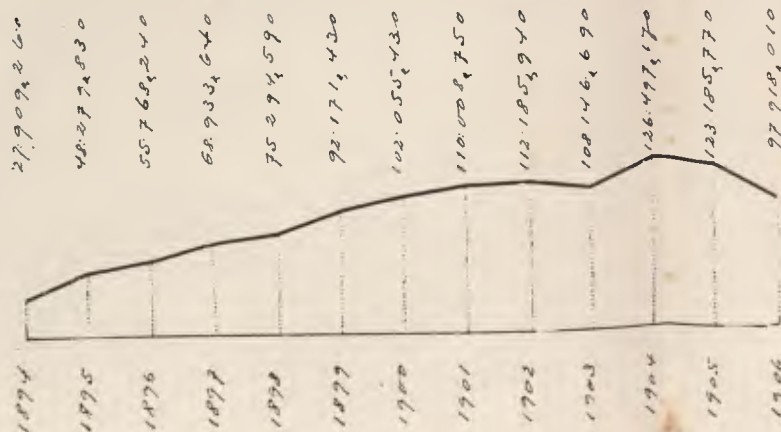
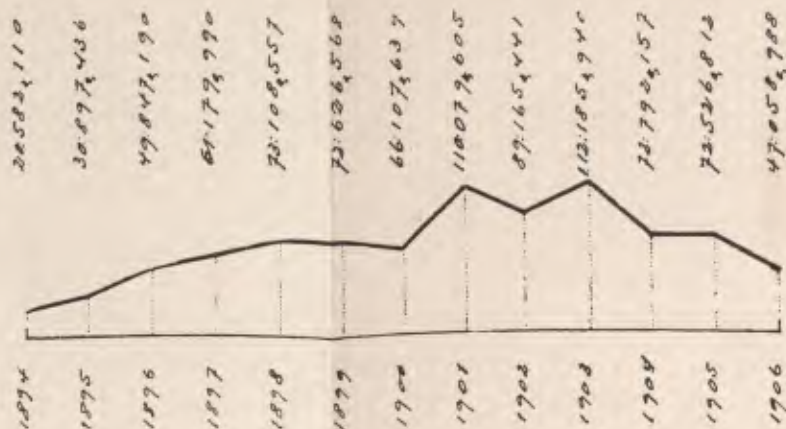
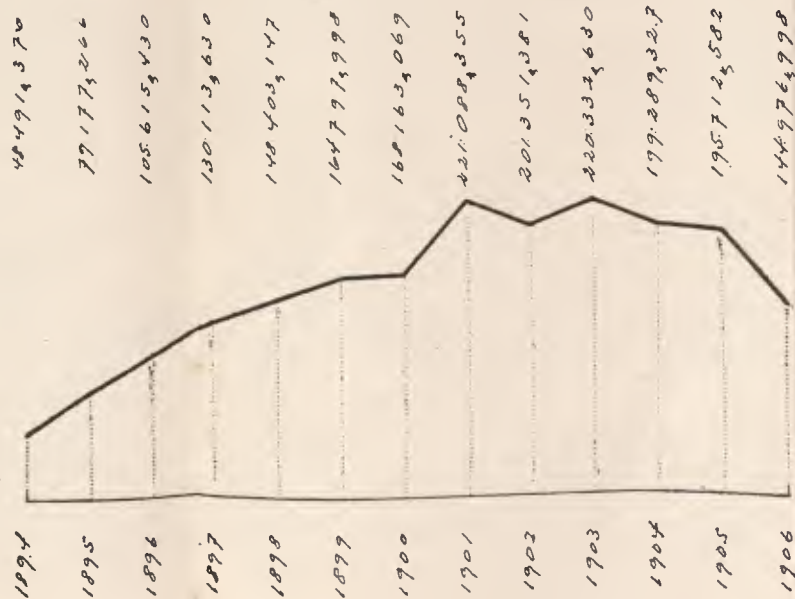
N.º 31

1894 · 1895 · 1896 · 1897 · 1898 · 1899 · 1900 · 1901 · 1902 · 1903 · 1904 · 1905 · 1906

Material

20:582,110 · 30:897,436 · 49:847,190 · 61:179,990 · 72:108,557 · 72:636,568 · 66:107,637 · 110:079,605 · 89:165,441 · 112:185,940 · 72:792,157 · 72:526,812 · 47:058,788

N.º 32

1894 · 1895 · 1896 · 1897 · 1898 · 1899 · 1900 · 1901 · 1902 · 1903 · 1904 · 1905 · 1906

Total

Vagões

Designação	Recon-strucções	Concertos geraes	Concertos grandes	Concertos pequenos	TOTAL
Vagões cobertos	4	—	165	314	483
» abertos	10	—	47	80	137
» para gado	19	—	8	14	41
Totaes	33	—	220	408	661

Da bitola de 0m,60, foram reparados no anno de 1906, nas officinas de Jundiahy, um carro composto de passageiros e um vagão. Ambos soffreram reparação média e foram pintados.

Os diagrammas N.os 22, 23, 24, 25, 26 e 27 permittem comparar as despezas com a reparação de carros e vagons das bitolas de 1,m60 e 0,m60, de 1892 a 1906.

O diagrammas N.os 28, 29, 30, 31, 32 e 33, permittem fazer a mesma comparação para a bitola de 1,m00, de 1894 a 1906.

Poderia parecer que as reducções tão consideraveis feitas na Reparação do "Material Rodante", tem sido obtidas á custa da conservação d'elle, entretanto o seu exame cuidadoso mostrará que essa conservação continúa a ser feita com a mesma attenção e que, sobretudo nas locomotivas, tem sido até progressivamente melhor.

Foi do aperfeiçoamento dos methodos de trabalho e das ferramentas das nossas officinas, que taes economias se originaram.

Recapitulação das despezas da Locomoção por conta do custeio

Bitolas de 1,m 60 e 0,m 60

O total das despezas da Locomoção nas bitolas de 1,m60 e 0,m60 foi o seguinte:

Em 1906.	2.041:442$557
Em 1905.	2.268:910$560
Differença para menos em 1906 .	227:468$003

Os quadros seguintes mostram as despezas, subdivididas pelas diversas verbas, em 1905 e 1906.

1906

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administracção . . .	66:652$640	1:957$171	68:609$811
Despesas geraes das officinas	54:551$020	3:561$194	58:112$214
Conducção de trens . .	354:891$690	844:806$840	1199:698$530
Reparação de locomotivas	194:575$390	89:326$297	283:901$687
» » carros . .	76:190$980	27:554$757	103:745$737
» » vagons. .	149:038$140	109:747$305	258:785$445
Edificios officinas . .	8:546$820	8:352$848	16:899$668
Conservação do material fluctuante	6:054$880	4:042$694	10:097$574
Obras novas	—	—	—
Luz electrica	12:716$120	9:584$871	22:300$991
Total .	923:217$680	1098:933$977	2022:151$657
Contas	. . . .	. . . .	19:290$900
Total geral. . .	. . . .	. . . .	2041:442$557

Em 1905, taes despezas constam do quadro seguinte:

1905

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	93:314$290	2:688$752	96:003$042
Despezas geraes das officinas	85:704$690	31:829$268	117:533$958
Conducção de trens	355:677$170	701:037$307	1.056:714$477
Reparação de locomotivas	262:109$200	123:452$780	385:561$980
» carros	104:406$300	35:138$499	139:544$799
» vagons	181:425$640	145:140$510	326:566$150
Edificio officinas	8:050$080	13:557$749	21:607$829
Conservação do material fluctuante	3:533$980	45$971	3:579$951
Obras novas	28:662$080	35:383$582	64:045$662
Luz electrica	18:398$600	15:927$442	34:326$042
Total	1.141:282$030	1.104:201$860	2.245:483$890
Contas			23:426$670
Total geral			2.268:910$560

Os totaes da mesma especie, correspondentes aos dois annos, comparados entre si, mostram em 1906 as seguintes differenças:

Designação	Para mais	Para menos
Administração		27:393$231
Despezas geraes das officinas		59:421$744
Conducção de trens	142:984$053	
Reparação de locomotivas		101:660$293
» » carros		35:799$062
» » vagões		67:780$705
Edificios Officinas		4:708$161
Conservação do material fluctuante	6:517$623	
Obras Novas		64:045$662
Luz electrica		12:025$051
Contas		4:135$770
Total	149:501$676	376:969$679
Differença total para menos		227:468$003

Para a conservação do edificio das officinas, e substituição de assoalhos e caixilhos, dispendeu-se em 1906, a quantia de 16:899$668 reis.

Referindo as despezas totaes da locomoção, em 1906 e 1905 ás unidades de trabalho teremos os seguintes resultados:

Designação	1906	1905	Differenças em 1906	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro. . . .	1$807	2$247	--	440
Por locomotiva-kilometro .	1$135	1$335	—	200
Por vehiculo-kilometro . .	$081	$107	—	026

Considerando apenas os serviços retribuidos, isto é deduzidos os de lastro, manobras e as paradas com vapor, temos a seguinte comparação para os resultados dos dois annos de 1906 e 1905.

Designação	1906	1905	Differenças em 1906	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro. . . .	1$893	2$386	—	$493
Por locomotiva-kilometro .	$082	$110	—	$028
Por tonelada-kilometro de peso util.	$027	$033	—	$008

1

BITOLA DE 1,m00

O total das despezas da Locomoção, na bitola de 1,m00 foi o seguinte:

Em 1906	1.308:276$784
,, 1905	1.393:581$915
Differença para menos em 1906 . .	85:305$131

Os quadros seguintes mostram esta despeza, subdividida pelas diversas verbas, nos dois annos de 1905 e 1906.

Em 1906

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	60:433$945	1:243$948	61:677$893
Despezas geraes das officinas	86:558$525	63:708$617	150:267$142
Conducção de trens . . .	274:890$370	374:100$229	648:990$599
Reparação de locomotivas .	131:313$610	56:117$105	187:430$715
„ „ carros . . .	66:049$100	29:339$269	95:388$369
„ „ vagons . . .	97:918$010	47:058$988	144:976$998
Edificios Officinas	5:227$160	2:852$735	8:079$895
Obras novas	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Luz electrica	20$740	. . . . .	20$740
Total	722:411$460	574:420$891	1.296:832$351
Contas.	. . . . .	. . . . .	11:444$433
Total geral. . . .	. . . . .	. . . . .	1.308:276$784

No anno anterior temos:

Em 1905

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração.	63:409$235	1:785$614	65:194$849
Despezas geraes das officinas	63:664$115	22:804$855	86.468$970
Conducção de trens . . .	289:677$970	348:443$380	638:121$350
Reparação de locomotivas .	171:984$940	86:019$412	258:004$352
„ „ carros . . .	91:233$290	40:716$021	131:949$311
„ „ vagões . . .	123:185$770	72:526$812	195:712$582
Edificios Officinas	10:847$440	5:188$361	16:035$801
Obras novas	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Luz electrica.	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Total	814:002$760	577.484$455	1.391:487$215
Contas	. . . . .	. . . . .	2:094$700
Total geral. . . .	. . . . .	. . . . .	1.393:581$915

A comparação entre os totaes da mesma especie, correspondente aos dois ultimos annos, dá as seguintes differenças para o anno de 1906.

Designação	Para mais	Para menos
Administração	. . . . .	3:516$956
Despezas geraes das officinas	63:798$172	. . . . .
Conducção de trens	10:869$249	. . . . .
Reparação de locomotivas.	. . . . .	70:573$637
„ „ carros	. . . . .	36:560$942
„ „ vagons	. . . . .	50:735$584
Edificios Officinas.	. . . . .	7:955$906
Obras novas	. . . . .	. . . . .
Luz electrica	20$740	. . . . .
Contas	9:349$733	. . . . .
Total	84:037$894	169:343$025
Differença para menos em 1906	. . . . .	85:305$131

Referindo as despezas de 1906 e 1905 ás unidades de trabalho, obtemos o seguinte resultado:

Designação	1906	1905	Differenças em 1906	
			Para mais	Para menos
Por trem — kilometro . . .	$861	1$019	. . . .	$158
Por locomotiva — kilometro .	$719	$835	. . . .	$116
Por vehiculo — kilometro. .	$047	$058	. . . .	$011

Considerando apenas os serviços retribuidos, temos o seguinte quadro comparativo dos dois ultimos annos:

Designação	1906	1905	Differenças em 1906	
			Para mais	Para menos
Por trem — kilometro . . .	$916	1$086	. . . .	$170
Por vehiculo — kilometro. .	$050	$062	. . . .	$012
Por tonelada — kilometro de peso util	$020	$029	. . . .	$003

Para melhor comparar as despezas da Locomoção nas differentes secções, damos em seguida alguns quadros e diagrammas abrangendo dados dos ultimos annos.

O quadro seguinte mostra os preços medios annuaes dos materiaes usados na conducção de trens, desde 1892. A ultima foi reservada para o preço da lenha na bitola de 1,^{m}00.

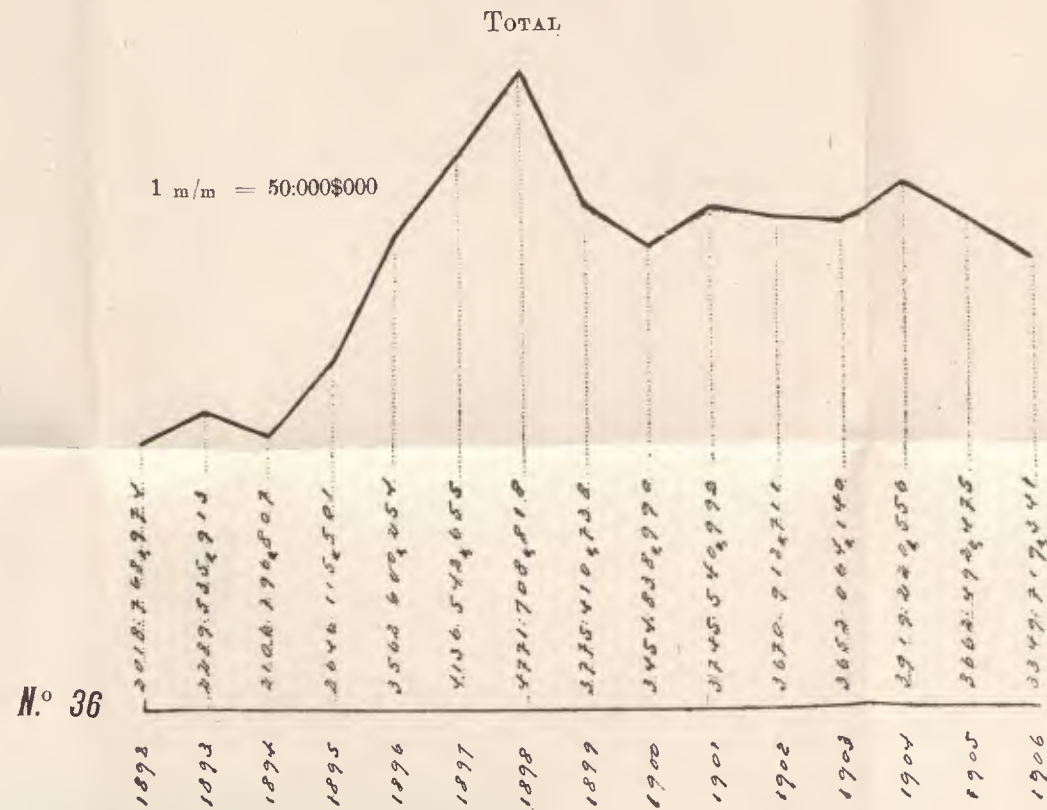
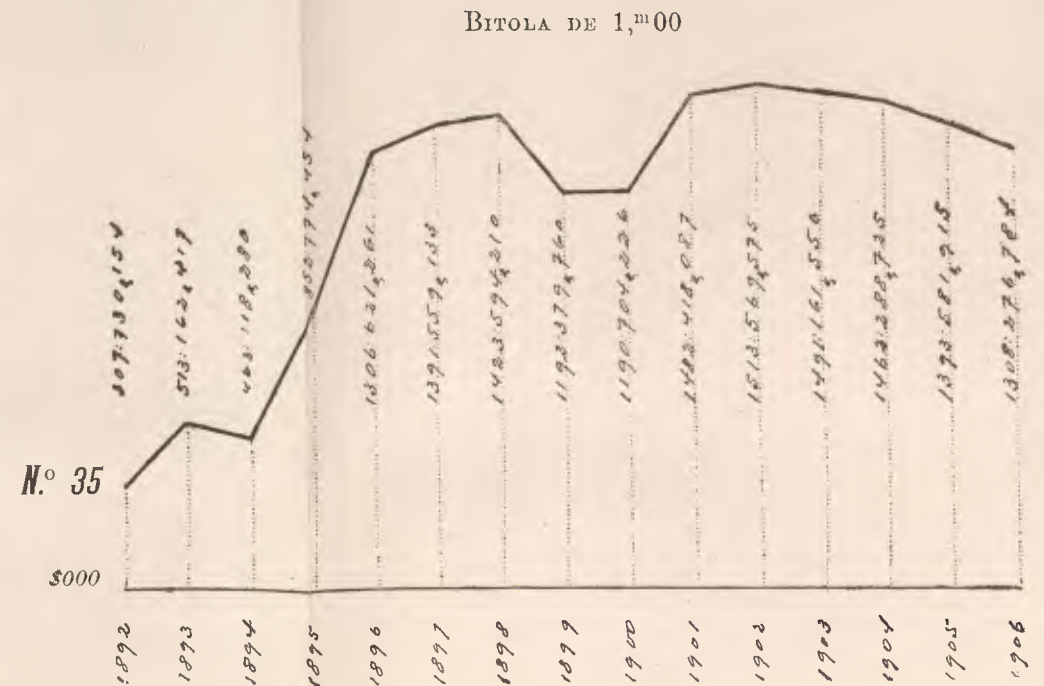
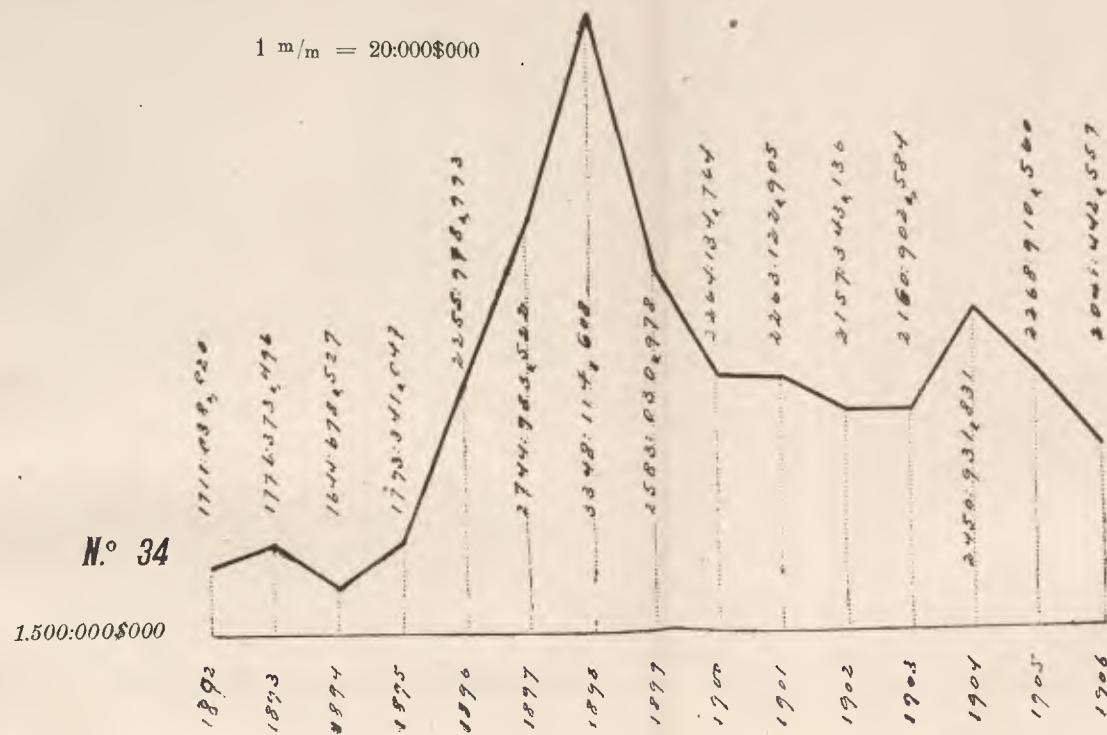
Annos	Carvão tonelada	Lenha mets. cubs.	Estopa kilgs.	Oleos litros	Bitola de 1,00 Lenha mets. cubs.
1892	79$538	. . . .	$796	1$061	2$260
1893	51$550	. . . .	$852	1$291	2$491
1894	55$529	. . . .	$890	1$360	2$057
1895	46$800	. . . .	$758	1$056	2$185
1896	50$000	. . . .	$783	$847	2$225
1897	59$088	. . . .	$849	1$140	2$215
1898	71$728	. . . .	1$096	1$289	2$255
1899	64$063	2$461	$766	$780	2$383
1900	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901	59$512	3$023	$485	$577	2$665
1902	41$894	3$196	$494	$515	2$673
1903	46$664	3$251	$480	$556	2$653
1904	41$062	3$080	$581	$541	2$654
1905	39$283	2$962	$616	$447	2$586
1906	36$969	2$930	$577	$372	2$518

O quadro seguinte mostra os preços medios annuaes, nos ultimos 10 annos, dos materiaes empregados na reparação de locomotivas, carros e vagons.

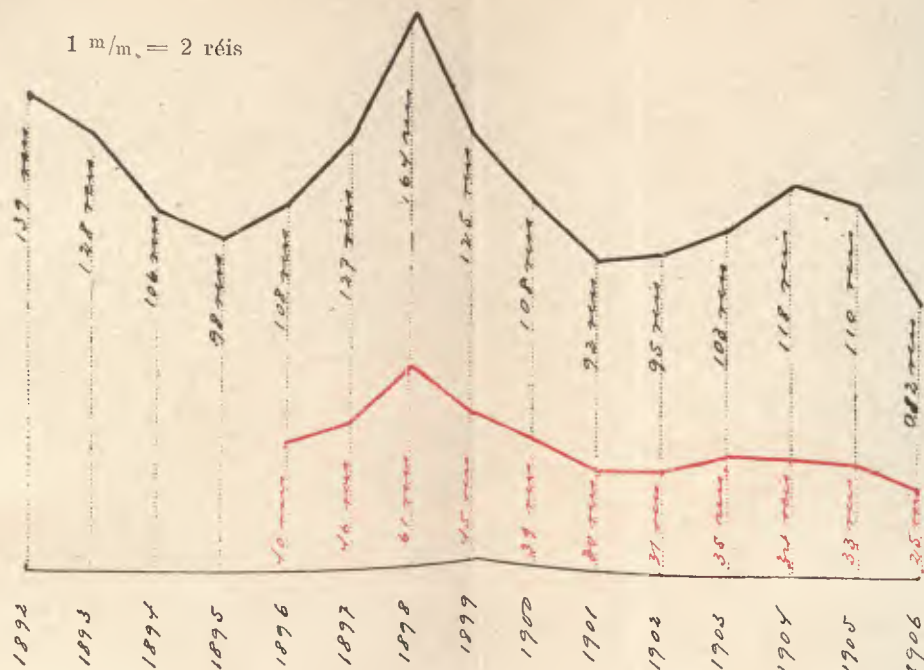
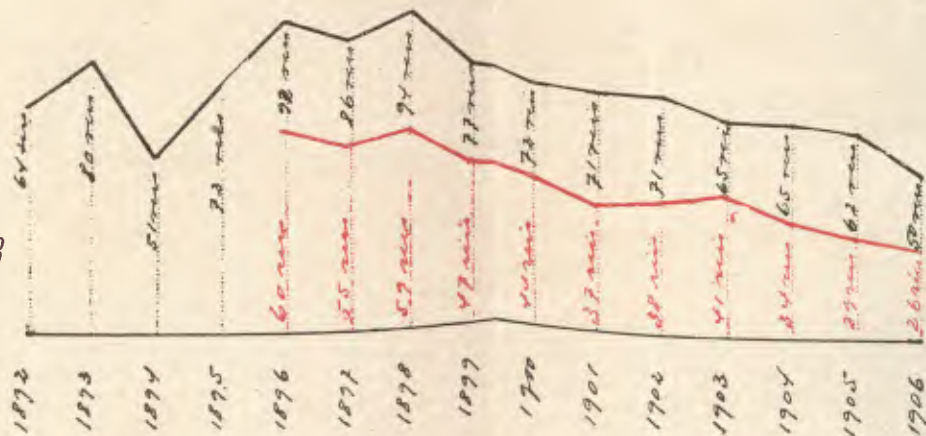
	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Ferro batido	Kgs.	$491	$562	$548	$558	$516	$338	$366	$366	$355	$316
Ferro fundido	„	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281	$295	$287	$331
Bronze.	„	2$250	$695	$810	1$499	1$739	1$515	1$357	1$078	1$065	1$029
Metal branco.	„	2$707	2$913	$510	4$190	2$066	1$750	1$044	1$120	$924	$750
Aços diversos	„	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638	$693	$864	$645
Pregos.	„	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521	$529	$476	$528
Eixos para vagons	Um	—	120$516	114$485	106$156	102$070	101$390	94$831	78$700	78$700	78$700
Batentes para vagons . . .	„	—	86$570	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254	69$260	69$260	69$260
Mollas espiraes para vagons .	„	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130	10$219	9$986	8$918

Os diagrammas numeros 34 e 35 mostram as despezas da Locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de 1,m60, 0,m60 e 1,m00, no periodo de 1892 a 1906.

O diagramma numero 36 mostra o total das despezas da Locomoção por conta do custeio, em todas as linhas, no mesmo periodo.

Os diagrammas numeros 37 e 38 mostram os preços do vehiculo — kilometro, considerando apenas os serviços retribuidos, no periodo de 1892 a 1906, e os preços da tonelada — kilometro de peso util rebocada, no periodo de 1896 a 1906.

Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util

(Serviços Retribuidos)

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

Vehiculo kilometro.

Tonelada kilometro de peso util.

Fundição de Ferro e Bronze

Em 1906 a officina de fundição de ferro e bronze de Jundiahy entregou ao Almoxarifado, para serem utilisados nos diversos serviços da Locomoção e outras divisões . 2.314.485,5 kilos de ferro fundido e 29.549 kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços medios de producção foram:

De ferro fundido, em obras . . $339,3
» bronze » . » . . . 1$085,5

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços especiaes á Locomoção e outras repertições 259.451,5 kilos de ferro fundido e 33961 kilos de bronze, como se vê em detalhe nos quadros adiante.

Bitola de 1,m60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kg.	Importancia	Quantidade em kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	17657,0	5:906$870	5973,5	6:075$820
» » carros. . .	4570,5	1:527$905	1083,0	1:113$950
» » vagões . .	74653,5	24:715$060	3032,0	3:114$355
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	66007,0	21:835$310	4497,5	4:706$452
Total . .	162888,0	53:985$145	14586,0	15:010$577

Bitola de 1,m00

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade klgs.	Importancia	Quantidade klgs.	Importancia
Reparação de locomotivas	25891,0	8:726$835	11501,0	11,692$750
» » carros . .	13106,0	4:256$250	672,0	697$590
» vagons . . .	21774,5	7:029$795	4055,0	4:150$480
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	34319, 0	11:397$295	2955,5	2:994$705
Total . .	95090,5	31:410$175	19183,5	19:535$525

Ramal Santa Rita

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade klgs.	Importancia	Quantidade klgs.	Importancia
Reparação de locomotivas	60,0	23$400	104,5	113$265
» » carros . .	—	—	—	—
» » vagons . .	746,0	239$240	71,0	71$710
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	463,0	173$100		—
Total . .	1269,0	435$740	175,5	184$975

Ramal Descalvadense

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade klgs.	Importancia	Quantidade klgs.	Importancia
Reparação de locomotivas	38,0	14$820	16,0	16$160
» » carros . .	—	—	—	—
» » vagons . .	93,0	28$040	—	—
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	73,0	24$840	—	—
Total . .	204,0	67$700	16,0	16$160

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado, fornecido annualmente ao almoxarifado, pela officina de fundição de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços medios d'esses materiaes.

Na parte correspondente ao anno de 1906, está incluida a quantidade dos mesmos metaes, fornecida pela fundição de Rio Claro.

Annos	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze fundido em peças moldadas		
	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia
1897 .	$291,2	381.402,50	111:092$870	1$744	27.550,50	48:050$465
1898 .	$302,3	359.314,00	108:160$021	1$691	27.722,00	46:900$039
1899 .	$328,7	354.794,25	116:626$603	1$635	31.418,50	51:380$315
1900 .	$331,3	290.962,50	96:419$503	1$832	24.162,75	44:285$482
1901 .	$304,8	363.531,00	110:796$646	1$750	39.333,50	68:853$220
1902 .	$278,7	509.036,50	141:874$457	1$382	42.590,50	58:862$091
1903 .	$292,7	453.057,50	132:631$438	1$215	43.809,00	53:215$646
1904 .	$298,6	397.535,50	118:700$022	1$085	39.491,00	42:863$545
1905 .	$284,6	369.211,50	105:075$133	$950	37.947,00	36:073$165
1906 .	$339,3	231.448,50	78:527$584	1$085	29.549,00	32:076$201

Fornecimento a diversos

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de 398:325$627, distribuidos da seguinte forma:

BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60

	Descripção		Pessoal	Material	Total
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros:	Bitola de 1m,60	24:985$640	34:007$517	58:993$157
		Bitola de 0m,60	549$420	394$071	943$491
	Do trafego, custeio		13:865$860	5:934$192	19:800$052
	Da luz electrica, custeio		12:701$120	9:584$871	22:285$991
	Da Contadoria, custeio		740$160	37$653	777$813
	Do almoxarifado	Materiaes para custeio	90:646$040	48:179$176	138:825$216
		Ferro moldado . .	56:311$580	22:177$004	78:488$584
		Bronze moldado . .	11:716$360	3:422$975	15:139$335
	De particulares		17:303$290	10:435$330	27:738$620
	De Estradas de Ferro.		12:660$400	17:916$090	30:576$490
	Do almoxarifado, custeio		629$240	66$860	696$100
	Bitola de 1m,00	Do Trafego . . .	274$500	393$113	667$613
		Da Locomoção. .	997$140	2:396$025	3:393$165
	Total. . .		243:380$750	154:944$877	398:325$267

Em 1905 estes fornecimentos importaram em 465:937$494, como se vê no quadro abaixo:

	Descripção	Pessoal	Material	Total
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitolas de 1m,60 e 0m,60.	40:099$690	38:041$707	78:141$397
	Do trafego, custeio	31:381$880	9:605$858	40:987$738
	Da luz electrica, custeio	1:918$100	1:140$287	3:058$387
	Da Contadoria, custeio	1:686$440	489$572	2:176$012
	Do almoxarifado, custeio	508$480	62$890	571$370
	Do almoxarifado – Materiaes para custeio	107:933$400	60:894$760	168:828$160
	Do almoxarifado – Ferro moldado . .	73:168$860	31:802$973	104:971$833
	Do almoxarifado – Bronze moldado . .	13:718$880	6:414$668	20:133$548
	De particulares	15:516$700	11:431$597	26:948$297
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro.	5:099$300	9:476$520	14:575$820
	Da bitola de 1m,00 – Locomoção . .	322$240	20$375	342$615
	Da bitola de 1m,00 – Trafego . . .	162$600	309$450	472$050
	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitola de 1m,00. . .	1:693$860	3:012$667	4:706$527
	Do escriptorio central	13$240	10$500	23$740
	Total. . .	293:223$670	172:713$824	465:937$494

No quadro que se segue vêr-se-á a distribição d'estas quantias, nos dois ultimos annos de 1906 e 1905:

Annos	Pessoal	Material	Total
1906	243:380$750	154:944$877	398:325$267
1905	293:223$670	172:713$824	465:937$494
Differença em 1906 – Mais . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Differença em 1906 – Menos . . .	49:842$290	17:768$947	67:611$867

FORNECIMENTO A DIVERSOS

BITOLAS DE 1,^{m}60, 1,^{m}00 E 0,^{m}60

Importancia total.

Importancia impessoal.

Nas officinas de Rio Claro foram executados para outras repartições serviços que importaram em 132:435$047, distribuidos da seguinte forma, em 1906.

BITOLA DE 1,m00

Designação			Pessoal	Material	TOTAL
Por conta de	De obras diversas por conta de engenheiros:	Bitola de 1,m00	21:798$680	28:340$706	50:139$386
		Bitola de 1,m60	530$520	124$623	655$143
	Do trafego, custeio		24:251$640	8:479$896	32:731$536
	Do almoxarifado	Materiaes para custeio	10:682$560	9:322$773	20:005$333
		Bronze moldado	10:636$160	6:252$981	16:889$141
	De particulares		4:373$180	1:780$175	6:153$355
	De estradas de ferro		662$290	611$550	1:273$840
	Bitola de 1,m60	Materiaes para custeio	47$650	72$575	120$225
		Do Trafego	24$000	—	24$000
		Da Locomoção	1:718$900	2:724$188	4:443$088
	Total		74:725$580	57:709$467	132:435$047

Em 1905, estes serviços importaram em 172:323$758, como se vê no quadro abaixo:

Descripção			Pessoal	Material	TOTAL
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros		42:920$280	46:121$651	89:041$931
	Do trafego-custeio		26.234$730	7:126$107	33:360$837
	Do almoxarifado-custeio		53$900	8$695	62$595
	Do almoxarifado	Materiaes para custeio	15:092$810	9:796$053	24:888$863
		Bronze moldado	10:941$080	4:998$537	15:939$617
	De particulares		6:098$490	1:204$740	7:303$230
	De diversas estradas de ferro		223$690	121$690	345$380
	De diversos Bitola de 1,m60	Engenheiros	186$700	2$410	189$110
		Materiaes para custeio	45$600	16$600	62$200
		Locomoção	238$400	891$595	1:129$995
	Total		102:035$680	70:288$078	172:323$758

No quadro que se segue ver-se-ha a distribuição d'essas quantias:

Anno	Pessoal	Material	TOTAL
1906	74:275$580	57:709$467	132:435$047
1905	102:035$680	70:288$078	172:323$758
Differença em 1906 { Mais	—	—	—
Differença em 1906 { Menos	27:310$100	12:578$611	39:888$711

Pessoal

O pessoal da Locomoção, em 31 de Dezembro era o seguinte:

Escriptorio de Jundiahy

Chefe da Locomoção	não tinha, { dirigindo o serviço o Inspector Geral
Ajudante da Locomoção	não tinha
Engenheiros Praticantes	2
Chefe do Escriptorio	1
Desenhista	1
Escripturarios	2
Amanuense	1
Praticantes	3
Continuo	1
Total	11

Escriptorio de Rio Claro

Ajudante da Locomoção	1
Inspector da Tracção	1
Escripturario	1
Total	3

Officinas — Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Mestre Geral	1
Contra Mestre	1
Mestres de officinas	6
Ajustadores	40
Torneiros	18

Caldeireiros e Funileiros	7
Ferreiros	17
Fundidores.	18
Carpinteiros	52
Pintores.	15
Malhadores.	31
Limadores	8
Serradores	5
Operarios diversos.	90
Aprendizes.	71
Trabalhadores	151
Total. . . .	531

Officinas — Bitola de 1,m00

Mestre geral.	1
Contra Mestre	1
Mestres de officinas	2
Ajustadores	30
Torneiros.	14
Caldeireiros e Funileiros . . .	4
Ferreiros.	14
Fundidores	2
Carpinteiros.	33
Pintores	5
Malhadores	19
Limadores	7
Serradores	8
Operarios diversos	63
Aprendizes	67
Trabalhadores	89
Total	359

Tracção — Bitola de 1,m60

Chefe dos machinistas. . . .	1
Escripturario.	1
Chefe de deposito	1
Machinistas	51
Foguistas.	53
Limpadores	42
Total	149

Ramal de Santa Rita — Bitola de 0,m60

Machinistas	3
Foguistas	3
Total . . » .	6

Ramal Descalvadense — Bitola de 0,m60

Machinistas	1
Foguistas	1
Total	2

Bitola de 1,m00

Chefe do Deposito	1
Escripturario	1
Machinistas	48
Foguistas	53
Limpadores	37
Total	140

Resumindo e comparando, com o pessoal de 1905, tem-se:

Designação		1,m60 e 0,m60	1,m00	Total	Differenças em 1906	
					Mais	Menos
Escriptorios.	1906.	11	3	14	. . . .	. . . .
	1905.	16	3	19	. . . .	5
Officinas .	1906.	531	359	890	. . . .	. . . .
	1905.	618	416	1034	. . . .	144
Tracção .	1906.	157	140	297	. . . .	. . . .
	1905.	158	149	307	. . . .	10
Total. .		. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	159

Comparando a despeza feita nos dois annos, tem-se:

Em 1906	1.645:629$140
Em 1905	1.955:284$760
Menos, em 1906 . . .	309:655$620

OBRAS NOVAS (Conta de capital) — Anno de 1906

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Total
BITOLA DE 1,m60			
Construcção de dez vagões para gado	9:133$040	12:010$697	21:143$737
Construcção de freio de locomotivas	5:311$040	2:407$507	7:718$547
Construcção de freio de vagões	28:263$520	106:824$816	135:088$336
Construcção de tres reservatorios e encanamento para ar comprimido	8:907$480	6:382$877	15:290$357
Augmento de officinas	10:939$620	4:780$589	15:720$209
Doze motores electricos, installação dos fios e um transformador	5:156$860	27:478$477	32:635$337
Montagem e custo de um guindaste electrico	727$820	7:101$205	7:829$025
Construcção de um ventilador para a serraria	1:044$120	427$136	1:471$256
Construcção de uma machina para limpar tubos	773$960	6$160	780$120
Machinismos officinas e montagem; um torno de brocar, um torno para brocar braçagem, uma machina para amolar ferramentas, um torno Turret, um compressor de ar, duas machinas pare pintar a ar, quatro machinas para furar a ar, quatro machinas para alargadores, desoito martellos a ar, duas púas, duas machinas para furar madeira a ar, e sessenta e tres mangueiras de borracha	1:837$260	47:800$188	49:637$448
Total	72:094$720	215:219$652	287:314$372
BITOLA DE 1,m00			
Um torno para rodas de carros e vagões	.....	14:596$497	14:596$497
Construcção de barracão officinas de carros	403$680	269$750	673$430
Construcção de um galpão para officinas de vagões	.....	1:284$000	1:284$000
Construcção de tres guindastes de ar comprimido	9$800	134$870	144$670
Construcção de oito elevadores de ar comprimido	890$500	5:180$279	6:070$779
Construcção de um reservatorio para ar comprimido	.....	2:696$543	2:696$543
Construcção de uma caldeira e seu assentamento	3:881$800	13:591$696	17:473$496
Total	5:185$780	37:753$635	42:939$415

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Total
BITOLA DE 1,m00 PELA DE 1,m60			
Construcção de um carretão para conduzir locomotivas	5:464$140	6:335$720	11:799$860
Construcção de um reservatorio para ar comprimido e encanamento para o mesmo	700$220	1:266$660	1:966$880
Construcção de uma caldeira e chaminé	254$780	553$790	808$570
Construcção de um burrinho para caldeira	756$820	153$230	910$050
Preço e montagem de um dynamo e construcção da casa para o mesmo	864$940	10:962$764	11:827$704
17 motores electricos	. . . . .	16:401$991	16:401$991
Total	8:040$900	35:674$155	43:715$055
BITOLA DE 1,m60 PELA DE 1,m00			
Construcção de um barracão para officinas de carros	1:707$970	8:869$060	10:577$030
Construcção de um galpão para officinas de vagões	12:009$080	16:998$957	29:008$037
Construcção de tres guindastes para ar comprimido	2:107$840	3:371$784	5:479$624
Construcção de oito elevadores de ar comprimido	2:900$870	2:433$103	5:333$973
Montagem de um torno novo para rodas de carros e vagões	933$950	271$870	1:205$820
Total	19:659$710	31:944$774	51:604$484

Da exposição detalhada, feita n'este relatorio, de todo o serviço da Locomoção, em 1906, se vê que foram em geral satisfactorios os resultados economicos obtidos.

Foram elles devidos em grande parte á execução, já iniciada, do plano geral de reforma das officinas de Jundiahy e Rio Claro, onde começaram a ser installados machinismos inteiramente modernos e adoptados methodos adiantados de trabalho, e cujo fim, em parte já conseguido, é a diminuição do custo da mão de obra.

E' cedo, por não se acharem concluidas estas reformas, ainda em andamento, para fazer a exposição detalhada dos principios em que foram baseados, de modo a poder demonstrar cabalmente a sua efficacia. Só no fim do corrente anno, em que estarão concluidas as novas installações mechanicas d'aquellas officinas e em via de funccionamento, será opportuno tratar amplamente do plano iniciado, consignando ao mesmo tempo de modo irrefutavel e completo os resultados produzidos.

VII

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro, junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas do extrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1906, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor dos materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1906			1.761:548$625
Custo dos materiaes recebidos durante o anno de 1906	Directamente do extrangeiro . . .		691:217$779
	Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, a saber:		
	Carvão de pedra . .	210:226$160	
	Dormentes	336:599$654	
	Impressos e objectos de escriptorios . . .	78:508$805	
	Lenha	813:801$078	
	Madeira nacional . .	60:212$956	
	Diversos	251:149$009	1.750:497$662
	Proveniente das officinas.		269:467$834
	Total do debito. .		4.472:731$900

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia	Por conta de custeio		2.961:656$145
	Por conta de capital		61:398$987
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos .			89:427$484
Materiaes cedidos a outras Companhias e a particulares:			
	Material velho . . .	52:307$520	
	Material novo . . .	23:646$511	75:954$037
Restituição de direitos			31:888$590
Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1906			1.252:406$663
	Total do credito . .		4.472:731$900

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes conforme a sua natureza.

O resultado foi o mais lisongeiro possivel, sendo tanto as sobras como as faltas, em quantidade insignificante e todas justificadas. E' digno de louvor o almoxarife, Snr. Horacio Rodrigues Lavras, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VIII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia. Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas repartições, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica, que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas, duante o anno de 1906, um effectivo médio de 3.855 empregados, assim discriminados:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	113	0,106	2,9
Trafego e Telegrapho	[1] 1.461	1,382	37,9
Locomoção	1.201	1,136	31,1
Linha e Edificios	1.080	1,022	28,1
Total . . .	3.855	3,646	100,0

[1] Comprehende tambem o pessoal que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo, procedentes das e destinadas ás linhas Sorocabana, Itatibense, Mogyana Araraquara e Dourado, e de cujo pagamento ellas compartilham.

XI

Accidentes e Occorrencias

Durante o anno de 1906, temos a registrar os seguintes accidentes de maior vulto:

Entre as estações de Annapolis e Oliveiras, no kilometro 42, a machina do trem P T 1, de passageiros, teve o jogo da frente descarrilado, sendo a causa uma chapa entre os trilhos. Foi encarrilada logo depois, tendo havido um atrazo de 46 minutos.

Entre Espraiado e Canella, no kilometro 70, descarrilaram a machina, tender e 4 vagões carregados do trem CJ 1, no dia 28 de Maio. A causa do accidente foi uma cunha de madeira collocada n'um trilho por mãos criminosas, prendendo-se este facto á questão da gréve dos empregados da Companhia Paulista. Em consequencia do accidente ficou gravemente ferida uma praça de policia que seguia no limpa-trilhos. Houve estragos no material rodante e na linha.

O trem P 1, ao partir de Jundiahy Paulista, teve um jogo de rodas do break descarrilado, soffrendo o trem o atrazo de 1 hora e 30 minutos.

Quando vinha rebocada para Rio Claro a machina n. 31, esta descarrilou, impedindo a linha até ás 5 horas da tarde. O descarrilamento teve logar entre as estações de Espraiado e Brotas, obrigando a baldeação dos passageiros dos trens P J 2 e P J 1.

Devido a ter-se quebrado o batente da machina do trem C F 6, no kilometro 37, entre Cuscuzeiro e Annapolis, descarrilaram os jogos trazeiros de 2 vagões, ficando avariadas as balanças de 15 vagões. A linha foi desimpedida ás 8,30 da noite.

Em Louveira, na occasião em que se fazia manobra para ser annexado ao trem C 9 um vagão, descarrilaram quatro rodas deste vehiculo sobre a chave do desvio, impedindo a circulação dos trens. Os passageiros do P 3 soffreram baldeação, chegando em Campinas com um atrazo de 57 minutos.

Na estação de S. Jeronymo, quando a locomotiva do trem C 15 deu impulso para sahir o trem, quebrou-se nessa occasião o gancho de engate de um vagão, cahindo deste uma travessa de madeira que contribuiu para o descarrilamento do citado vagão e mais outros tres. Seguiu de Campinas um trem de soccorro, tendo a linha ficado desimpedida ás 10,15 da manhã. O trem de passageiros P R - 1 soffreu um atrazo de 1 hora e 30 minutos.

Entre Annapolis e Cuscuzeiro, no kilometro 39, quebrou-se um eixo de um vagão da Companhia Araraquara, que seguia com o trem C T 6, impedindo a linha até ás 8,20 da noite. O trem P T 3 soffreu um atrazo de 3 horas e 45 minutos.

Houve em Corrupira um encontro de trens, do P 3 de passageiros com o C 12 de cargas, devido á imprudencia do Chefe da Estação que ordenou manobras contrariando o regulamento. O choque foi fraco, visto o machinista do trem P 3 ter dado contra-vapor, procurando fugir do trem C 12. Houve avarias apenas nos limpa-trilhos e para-choques das machinas. Em consequencia do choque machucaram-se levemente duas senhoras que viajavam n'um carro de 2.ª classe.

Ao passar na pedreira do kilometro 115, o trem F 30 dividiu-se em duas partes, tendo uma dellas, composta da locomotiva e 31 vagões, seguido até o kilometro 113, onde parou, sendo ahi alcançada pela segunda parte composta de 19 vagões, resultando do choque o descarrilamento de 6 vagões, dos quaes 4 tombaram sobre a linha. Os passageiros dos trens P R 2, P R 3, C 17 e Especial de pagamento soffreram baldeação. O trem P R 3 chegou em Rio Claro ás 4,59 da tarde e o P R 2 em Jundiahy ás 8. Em Campinas foi formado um trem de passageiros que seguiu no horario do P R 2. A linha ficou desimpedida ás 4,10 da manhã.

Além destes accidentes, temos a registrar diversos descarrilamentos sem importancia, de locomotivas e vagões, quasi todos em chaves, devido a descuido dos manobradores e outras causas.

Durante o anno de 1906 houve os seguintes accidentes pessoaes:

Foram feridos 2 e mortos 3 empregados. Ficaram feridos 2 passageiros e foi morto 1. Com pessoas extranhas o numero de feridos foi de 5 e o de mortos 5. Todas foram victimas da propria imprudencia, umas andando pela linha ou atravessando-a, outras por estarem deitadas e dormindo sobre os trilhos e finalmente algumas por subirem ou descerem dos carros com o trem em movimento.

Jundiahy, Maio de 1907.

Francisco de Monlevade,
Inspector Geral